A. Hydr.
438 4

Digitized by Google

A. hyd. 438

Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Geschichtliche Darstellung

des Eisenbahnnetzes,

welches

in den westlichen Theilen von Hannover und Preufsen, zwischen Weser, Lippe, Rhein, Ems und Nordsee ausgeführt und an die Bahnnetze der angrenzenden Staaten angeschlossen werden soll.

In commercieller und nautischer, staats- und volkswirthschaftlicher Beziehung nach den neusten Beschlüssen entworfen

durch

Dr. Reinhold,

Königlich Hannöverschen Wasser-Bau-Inspector a. D., Ritter des Königlich Niederländischen Löwen-Ordens, correspondirendes Ehrenmitglied der naturforschenden Gesellschaft zu Emden.

(Besonders abgedruckt aus Crelle's „Journal für die Baukunst Bd. 24.")

Mit einer Eisenbahncarte.

Berlin,
Druck und Verlag von G. Reimer.
1847.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Digitized by Google

Dem Vaterlande

widmet dieses Denkmal der Liebe und Treue

der Verfasser.

Leer in Ostfriesland 1846.

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichnifs.

Erster Abschnitt. Darstellung des Eisenbahnnetzes in den westlichen Theilen der Königreiche Hannover und Preufsen, zwischen Ems, Weser, Lippe, Rhein und Nordsee, und dessen Verbindung mit dem Eisenbahnnetze Deutschlands und der angrenzenden Staaten, so wie mit den Ems- und Nordseehäfen Ostfrieslands.

§. 1. Einleitung. Allgemeine Bemerkungen über den Bau der Eisenbahnen in Deutschland.
§. 2. Über das Eisenbahnnetz im nördlichen und nordwestlichen Deutschland, und über dessen Hauptbahnlinie.
§. 3. Das Eisenbahnproject in den westlichen Theilen der Königreiche Hannover und Preufsen, zwischen Ems, Weser, Lippe, Rhein und Nordsee.
§. 4. Bemerkungen über die Hannöversche Westbahn von Emden über Lingen nach Münster.
§. 5. Übersicht und Bemerkungen über das Eisenbahnnetz im Königreiche der Niederlande und dessen Anschlufs an die Hannöverschen und Preufsischen Bahnnetze.
§. 6. Eisenbahnprojecte im Grofsherzogthume Oldenburg und deren Anschlufs an das Hannöverisch-Preufsische Bahnnetz.

Zweiter Abschnitt. Kurze Übersicht der schiffbaren Hauptströme, welche mit dem Eisenbahnnetze des nordwestlichen Deutschlands zwischen Weser, Lippe, Rhein, Ems und Nordsee in Berührung sind.

§. 7. Die schiffbaren Hauptströme des nordwestlichen Deutschlands.
§. 8. Die Ems und deren Nebenflüsse.
§. 9. Der Rhein mit seinen Nebenflüssen.
§. 10. Bemerkungen über den Handels-, Schiffs- und Rhedereiverkehr von Ostfriesland.
§. 11. Allgemeine Bemerkungen über die Stärke der Deutschen Handelsmarine an der Ost- und Nordseeküste.
§. 12. Schlufs.

Digitized by Google

Erster Abschnitt.

Darstellung des Eisenbahnnetzes in den westlichen Theilen der Königreiche Hannover und Preufsen, zwischen Ems, Weser, Lippe, Rhein und Nordsee, und dessen Verbindung mit dem Eisenbahnnetze Deutschlands und der angrenzenden Staaten, so wie mit den Ems- und Nordseehäfen von Ostfriesland.

§. 1. Einleitung.

Allgemeine Bemerkungen über den Bau der Eisenbahnen in Deutschland.

Die Eisenbahnen sind, wie überall, so auch für ganz Deutschland, insbesondere aber für die westlichen und nordwestlichen Theile von *Hannover* und *Preufsen*, zwischen *Weser*, *Lippe*, *Rhein*, *Ems* und *Nordsee*, unstreitig von grofser Wichtigkeit und werden höchst einflufsreich für immer auf das materielle staatsbürgerliche Wohlergehen der Bewohner derselben wirken. Der Gegenstand dieses Aufsatzes betrifft die von den Provinzialständen und Eisenbahngesellschaften seit drei Jahren vorgeschlagene und jetzt von der allgemeinen Ständeversammlung und der Staatsregierung von Hannover genehmigte, also bald bevorstehende Erweiterung und Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes des nordwestlichen Deutschlands, bis zu dessen äufsersten westlichen und nordwestlichen Landesgrenzen und bis zur Nordseeküste, zwischen drei schiffbaren Hauptströmen Deutschlands, der *Weser*, dem *Rhein* und der *Ems*.

Dieser Ländertheil des nordwestlichen Deutschlands, zwischen *Weser*, *Lippe*, *Rhein*, *Ems* und der *Nordsee*küste, hat eine Oberfläche von etwa 600 Quadratmeilen und einen von der Natur gesegneten, fruchtbaren Boden, von gebildeten, thatkräftigen, gewerbfleifsigen Volksstämmen, den Westphalen Ostfriesen und Rheinländern u. s. w. bewohnt, zusammen über zwei Millionen an der Zahl, deren Vaterland von einigen der bedeutendsten Ströme Deutschlands, der *Weser*, *Lippe*, dem *Rhein* und der *Ems*, bis zur *Nordsee* durchströmt wird, auf welchen ein höchst umfangreicher Schiffahrts- und Handelsverkehr see- und landwärts sich bewegt.

Unter den Staaten des nordwestlichen Deutschlands ist das Königreich *Hannover*, als unmittelbarer Nordseeküstenstaat, zwischen den Mündungen der *Elbe*, *Weser* und *Ems* in die Nordsee, durch seine geographische, hydro-

Digitized by Google

graphische, nautische und commercielle Lage für die Strom- und Seeschiffahrt, mithin für den See- und Welthandel von ganz Deutschland wichtig, indem die Haupthandelswege, zu Lande und zu Wasser, aus den östlichen, südlichen, west- und nordwestlichen Staaten Deutschlands und den angrenzenden Ländern, nach der Nordseeküste, und namentlich nach den Mündungen der *Elbe, Weser* und *Ems* hin, gröfstentheils durch das Königreich Hannover führen; was auch mit einem bedeutenden Theile der Ostseeküstenländer zwischen der *Elbe, Oder* und *Weichsel* der Fall ist; wie man es auf jeder Post- und Eisenbahncarte sieht.

Das seit 1843, bis jetzt, in thätiger Ausführung begriffene Eisenbahnnetz des Königreichs *Hannover* ist schon aus diesen Gründen für *ganz Deutschland* von grofser Wichtigkeit, und wird es noch mehr durch die Ausdehnung auf seine westlichen Provinzen an der *Weser, Ems* und *Nordsee* werden; so wie durch die Verbindung mit dem Bahnnetze Preufsens in *Rheinland-Westphalen*, mittels der Rheinweserbahn, und mit dem Bahnnetze *Hollands*; besonders dann, wenn in einigen Jahren das ganze Bahnnetz von Hannover und Preufsen bis zum *Rhein* und den Mündungen der *Elbe, Weser* und *Ems* vollendet sein wird.

Der bisherige Mangel an hinreichend guten und zusammenhangenden Kunststrafsen nach den Haupt-Seehandelsplätzen der Deutschen Nordseeküste zwischen der *Weser* und *Ems*, und besonders nach den Mündungen der letztern, war bisher für die Seeschiffahrt und den Welthandel Deutschlands höchst nachtheilig, und es kann demselben jetzt nur durch die baldige Ausführung *zweckmäfsig geleiteter* Eisenbahnen, aus dem Innern nach den Mündungen der in die Nordsee sich ergiefsenden schiffbaren Hauptströme, mit Erfolg abgeholfen werden; wie es auch jetzt die Absicht ist.

Der von den betheiligten Staaten und Provinzen projectirte Anschlufs des fortwährend sich ausdehnenden Eisenbahnnetzes im Königreiche der *Niederlande*, sowohl an die *Preufsische Rhein-Weser-*, als an die *Hannöversche Westbahn* u. s. w., wird den Handelsverkehr des Nordwestlichen *Deutschlands* mit *Holland* bedeutend erweitern und für die beiderseitigen Bahnen den Personenverkehr von und nach *Holland* besonders lebhaft machen, so dafs der Ertrag der projectirten Eisenbahnen dadurch sehr erhöht, mithin deren Rentabilität viel sicherer für die Staatscassen oder Actionnaire werden wird; um so mehr, als der Cours der Eisenbahn-Actien der meisten Eisenbahnen Deutschlands schon über pari steht. Es ist daher kein Zweifel, dafs die baldige Ausführung des vorliegenden Eisenbahnprojects nicht allein für die betheiligten

Digitized by Google

Staaten und Länder, sondern für ganz Deutschland von den besten Folgen sein wird, und dafs sie in jeder Hinsicht ein dringendes Bedürfnifs und dem gerechten und sehnlichen Wunsche der Bevölkerung des Nordwestlichen Deutschlands gemäfs sein dürfte.

Das erste Beispiel in Deutschland von einer mit gutem Erfolge ausgeführten Eisenbahn, mit *Dampfwagen* befahren, gab im Jahre 1835 *Baiern*, durch die zwischen *Fürth* und *Nürnberg* erbaute, etwa eine Meile lange Bahn; worauf dann bald nachher, im Jahre 1838, die *Berlin-Potsdamer* Bahn, und in den folgenden Jahren im Preufsischen, Sächsischen, Östreichischen und mehreren andern Deutschen Staaten, die Beschlufsnahme und fortschreitende Ausführung vieler andern, jetzt theils vollendeter und eröffneter, theils in Arbeit begriffener, theils ernstlich projectirter Eisenbahnen folgte, deren Verbindung das systematische Eisenbahnnetz bilden wird, welches über alle Staaten Deutschlands sich erstrecken und an die Netze der an Deutschland zunächst grenzenden Staaten sich anschliefsen soll.

Das Ergebnifs von den seit 1835 bis jetzt 1845 in Deutschland und mehreren angrenzenden Staaten theils ausgeführten, theils noch im Bau begriffenen, theils projectirten Eisenbahnen findet man ausführlich und aus amtlichen Quellen am vollständigsten in folgenden Schriften:

„Die Eisenbahnen Deutschlands. Statistisch-geschichtliche Darstellung „ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie ihrer Ver„waltungs- und Betriebs-Einrichtungen u. s. w. vom Freiherrn Dr. *F. W. von „Reden*, vormals Specialdirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Berlin etc. „1844 — 1845."

„Dessen Deutsches Eisenbahn- und Dampfschiffbuch. Ein Taschenbuch für Reisende etc. Mit einer Übersichtscarte. Berlin 1845." Eine zweite vermehrte Auflage dieser Schrift ist 1846 in der Gerhardschen Buchhandlung zu Danzig erschienen.

Nach des Herrn *von Reden* Angabe hat das Eisenbahnnetz von ganz Deutschland zusammen eine Länge von etwa 1691,13 Meilen. Davon waren Anfangs 1846 in Deutschland:

1) Vollendet	436,88	Meilen.
2) Im Bau begriffen	403,42	–
3) Gesichert	474,98	–
4) Mehr oder weniger ernstlich projectirt	375,85	–
Zusammen, wie oben,	1691,13	Meilen.

Digitized by Google

Nimmt man an, dafs ein Theil davon nicht zur Ausführung kommen werde, so können doch in 10 Jahren etwa 1500 Meilen Eisenbahnen vollendet sein.

1)	Die vollendeten Bahnen haben gekostet . . .	133 092 250 Thaler.
2)	Die im Bau begriffenen sind berechnet zu . .	141 516 750 –
3)	Die gesicherten zu	175 449 280 –
	Zusammen	558 293 080 Thaler.
Von dieser Summe waren bis Ende 1845 aufgebracht		198 681 738 –
und es bleiben also noch zu decken		359 611 342 Thaler.

Die Baukosten einer Meile Bahn sind im Durchschnitt:

1)	Bei den vollendeten Bahnen	304 091 Thaler.
2)	Bei den im Bau begriffenen Bahnen	350 817 –
3)	Bei den gesicherten Bahnen	362 320 –
4)	Bei den projectirten Bahnen	290 634 –
Also für alle Eisenbahnen von Deutschland für die Meile im Durchschnitt		332 346 Thaler.

Als Beispiel von den Anlagekosten einzelner Eisenbahnen im Preufsischen Staate, heben wir aus dem 2ten Theile des obengenannten *von Reden*schen Werks: „Die Eisenbahnen Deutschlands etc." Folgendes aus:

No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Eröffnete Länge, in geographischen Meilen.	Zeit der Eröffnung.	Zahl der Dampfwagen.	Gesammte Anlagekosten. Thaler.	Anlagekosten einer Meile im Durchschnitt. Thaler.
1.	Berlin-Stettin	17,8	15. Aug. 1843	14	3 693 504	206 919
2.	Berlin-Frankfurt	10,75	23. Octbr. 1842	15	2 670 690	249 995
3.	Breslau-Oppeln	10,75	28. Mai 1843	8	1 800 000	167 442
4.	Breslau-Schweidnitz etc.	8,62	29. Octbr. 1843	9	1 900 000	220 300
5.	Berlin-Anhalt	20,25	10. Sptbr. 1843	22	4 697 345	234 860
6.	Berlin-Potsdam.	3,15	30. Octbr. 1838	13	1 407 155	400 000
7.	Magdeburg-Leipzig . .	15,75	8. August 1840	20	4 100 000	288 730
8.	Magdeburg-Halberstadt	7,8	15. Juli 1843	6	1 560 771	200 000
9.	Elberfeld-Düsseldorf .	3,52	3. Septbr. 1841	8	2 546 509	713 310
10.	Cöln-Aachen	11,6	15. Octbr. 1843	14	9 500 000	811 044
11.	Cöln-Bonn	2,9	15. Febr. 1844	6	967 166	248 469
	Zusammen	114,24	. . . . .	135	34 849 140	305 061

Digitized by Google

Nach diesen, aus der Erfahrung und sichern Quellen genommenen Angaben von 11 im Preufsischen Staate ausgeführten Eisenbahnen, betragen also im Durchschnitt die Anlagekosten einer Deutschen oder Preufsischen Meile 305 061 Thlr. Pr. Die theuerste Eisenbahn ist die von *Cöln* nach *Aachen*. Die Meile kostete. . . . . 811 044 - -
Die wohlfeilste ist die von *Breslau* nach *Oppeln* in Oberschlesien, welche . . . . . 167 442 - -
die Meile kostete. Der Unterschied der Kosten rührt von den gröfsern oder geringeren Schwierigkeiten des Terrains, von der Verschiedenheit des Werths des Grund- und Bodens, der Preise der Baumaterialien, der Arbeitslöhne etc., der Zahl und Gröfse der Brücken, Viaducte, Tunnel, Durchdämmungen von Thälern, der Zahl der Bahnhöfe u. s. w. her; welches Alles in verschiedenen Gegenden *sehr* verschieden sein kann, so dafs sich möglichst zutreffende Vorausberechnungen nur nach genauer Ausmessung, Nivellirung und Untersuchung des Bodens und nach Ermittelung aller Preise der Materialien und Arbeitslöhne machen lassen; wo dann zur Sicherung und zur Deckung unvorhergesehener Ausgaben immer noch wenigstens 10 Procent des Baucapitals zugesetzt werden müssen, um nicht in ein bedeutendes Deficit gegen die Anschlagssummen zu gerathen.

Oben sahen wir, dafs von den bis 1846 vollendeten Eisenbahnen die Meile durchschnittlich 304 091 Thaler kostete; welche Summe sich derjenigen nähert, die von den wirklich ausgeführten 11 Eisenbahnen im Preufsischen Staate entnommen ist, und die 305 061 Thlr. für die Meile betrug.

Vor den Eisenbahnen, welche seit 1835 bis jetzt in Deutschland ausgeführt wurden, sind schon früher gar viel bedeutende Chausséen, Brücken, Hafen- und Stromwerke und Canäle gebaut worden, deren Anlagekosten im Ganzen nicht zu ermitteln sind, die aber wohl den Kosten der Eisenbahnen nicht sehr nachstehen dürften. Insbesondere ist darunter auch der Einführung der Dampfschiffahrt auf den Deutschen Strömen und an den Küsten der Ost- und Nordsee zu erwähnen.

Nach dem oben gedachten Dampfschiffbuch des Herrn *von Reden* wurden Anfangs 1845 die Ströme, Flüsse und Canäle von Deutschland mit etwa 180 Dampfschiffen befahren, welche zusammen eine Maschinenkraft von 11 136 Pferden besafsen und einen Capital-Aufwand von 7¼ Millionen Thaler erfordert hatten. Zu diesen Stromdampfschiffen kommen noch 77 Dampfschiffe, welche von und nach Deutschen Seehäfen und Flufsmündungen fahren, und deren ge-

Digitized by Google

sammte Maschinenkraft die von etwa 8460 Pferden war. Die Anschaffungs- und Ausrüstungskosten derselben betrugen etwa 8½ Millionen Thaler; mithin waren bis 1845 sämmtliche Anschaffungskosten der Strom- und Seedampfschiffe in Deutschland, von 19 596 Pferdekraft, 15¾ bis 16 Millionen Thaler. Durchschnittlich kostete die Pferdekraft eines Stromdampfschiffs, mit Maschinen und allem Zubehör, 651 Thlr. und die eines Seedampfschiffs 1005 Thlr. Preufs.

Aus diesen Angaben ergiebt sich, dafs in *Deutschland*, seit dem Frieden, von 1816 bis jetzt 1846, also in etwa dreifsig Jahren, für öffentliche Anlagen, die den Handels- und Schiffahrtsverkehr nach Aufsen und Innen vermehren und befördern, 250 bis 300 Millionen Thaler verwendet worden sind, und dafs für die noch zu vollendenden Eisenbahnen allein, ohne die übrigen Anlagen und Anstalten, in den nächsten 10 Jahren noch etwa 359 Millionen Thaler verwendet werden sollen, um das grofse Eisenbahnnetz von *Deutschland* vollständig herzustellen. Man sieht, dafs auch in dieser Hinsicht unser Deutsches Vaterland keinem der civilisirten Staaten Europas nachsteht, sondern gegentheils mehreren mit gutem Beispiel noch vorangeht.

§. 2.

Über das Eisenbahnnetz im nördlichen und nordwestlichen Deutschland, und dessen Hauptlinie.

Das Eisenbahnnetz von Deutschland hat in seinem nördlichen und nordwestlichen Theile eine *Hauptlinie*, von Osten nach Westen und Südwesten, die von *Königsberg* über *Berlin*, *Magdeburg*, *Braunschweig* und *Hannover* bis *Preufs. Minden* nach der *Weser*, mehr oder weniger gleichlaufend mit den Küsten der Ost- und Nordsee läuft, von *Minden*, südwestlich weiter, parallel mit der *Lippe*, über *Lippstadt*, *Hamm*, *Dortmund*, nach *Duisburg*, hier nach Süden sich wendet und über *Düsseldorf* nach *Deutz*, daselbst über den *Rhein* auf *Cöln*, dann nach *Düren* und *Aachen* bis zur Belgisch-Preufsischen Grenze fortlauft, und nun, durch *Belgien* gehend, in *Antwerpen* die *Schelde* und in *Ostende* die Küsten der *Nordsee* erreicht.

Diese *Hauptlinie* des Eisenbahnnetzes von Norddeutschland durchschneidet dessen Hauptströme, welche in die Ost- und Nordsee ausmünden; nemlich die *Weichsel*, *Oder*, *Elbe*, *Weser* und den *Rhein*, verbindet mithin diese Ströme, und also auch die Strom- und Seehafen-Örter der Ost- und Nordsee mit einander, die an diesen Strömen liegen, indem da, wo es nicht unmittelbar durch die Hauptlinie selbst geschieht, von derselben Zweigbahnen, parallel mit

Digitized by Google

dem Laufe der Hauptströme, nach den Hauptseehafen-Örtern der Ost- und Nordsee, theils projectirt und von den Staatsregierungen beschlossen, theils schon angefangen, theils bereits eröffnet sind.

Von jener *Hauptlinie* des Norddeutschen Eisenbahnnetzes gehen die übrigen Hauptbahnlinien aus, nemlich: in östlicher und südöstlicher Richtung durch *Schlesien*, *Pohlen* und *Österreich* nach der *Donau;* in südlicher Richtung, durch *Sachsen* und *Hessen* nach *Baiern*, und in südöstlicher Richtung nach *Würtemberg*, *Baden* u. s. w. nach dem *Rhein*, *Main* u. s. w.

So zeigt es sich auf den neuesten Eisenbahncarten, z. B. auch auf der Übersichtscarte zu dem *Reden*schen Werke und der hier beigefügten Carte.

Alle Theile Deutschlands, östlich, südlich und südwestlich von der obengenannten Haupt-Eisenbahnlinie, so wie die zunächst daran grenzenden Staaten, müssen, wenn sie auf Eisenbahnen, nach deren Vollendung, directen Verkehr mit den Seehandelsstädten der *Ost-* und *Nordsee* treiben wollen, einen Theil der *Hauptlinie* benutzen, oder an irgend einem Puncte jene Hauptlinie durchschneiden, von wo dann eine Zweigbahn nach der *Nord-* oder *Ostseeküste* führt. Die Staaten, durch deren Gebiet die *Haupt-Eisenbahnlinie* geht, sind *Preufsen*, *Sachsen*, *Braunschweig* und *Hannover*.

Wir wollen, unserm Zwecke gemäfs, diejenigen Örter angeben, welche die Richtungspuncte der oben bemerkten Hauptlinie des nördlichen Deutschlands näher bestimmen; was wir aus den neuesten Schriften und Carten entlehnen.

Von *Königsberg*, an der *Ostsee* anfangend, geht die Richtung dieser, durch die Cabinetsordre Sr. Majestät des Königs von Preufsen vom 17. Octbr. 1845 im Allgemeinen genehmigten Linie, über *Elbing* und *Marienburg*, daselbst über die *Nogat* nach *Dirschau*, dort über die *Weichsel*, mit einer Zweigbahn nach *Danzig;* ferner auf *Bromberg*, *Schneidemühl* und *Driesen*, von wo aus eine Zweigbahn nach *Posen* und nach *Stargard* bis *Stettin* gebaut werden soll, von welcher die Strecke zwischen *Stettin* und *Stargard*, 4½ Meile lang, Anfangs Mai 1846 eröffnet worden ist. Von *Driesen* geht die Hauptlinie nach *Cüstrin*, daselbst über die *Oder*, und von dort nach *Berlin*. Die ganze Bahn von *Königsberg* bis *Berlin* wird etwa 85 Meilen lang sein und, mit den Übergängen über die *Weichsel* bei *Dirschau* und *Marienburg*, etwa 32 Millionen Thaler kosten, wovon 6½ Mill. auf die Kosten jener Übergänge kommen. Die Arbeiten an dieser bedeutenden Bahn sind im laufenden Sommer 1846 begonnen worden.

Digitized by Google

Die Haupt- und Residenzstadt *Berlin* ist als Centralpunct des *Preufsischen* Eisenbahnnetzes und als einer der grofsen Hauptpuncte von ganz *Deutschland* zu betrachten, von welchem aus mehre Haupt- und Zweigbahnen, sowohl nach der Nord- und Ostseeküste, als ins Innere von Deutschland gehen. Da wir dieselben der Kürze wegen nicht alle aufführen wollen, so müssen wir uns ihretwegen auf die *von Redens*chen Schriften beziehen.

Berlin gab im Preufsischen Staate das erste Beispiel einer Eisenbahn mit *Dampfwagen*, zwischen *Berlin* und *Potsdam*, von 3½ Meilen lang, welche am 30. Octbr. 1838 eröffnet wurde und nach Herrn *von Reden's* Angabe 1 407 155 Thaler im Ganzen gekostet hat. Sie ist noch jetzt eine der frequentesten und rentabelsten Bahnen im Preufsischen Staate, und wird nun von *Potsdam* über *Brandenburg*, *Genthin*, *Burg*, nach *Magdeburg* fortgesetzt und im laufenden Jahre vollendet werden, so dafs dann von *Berlin* bis *Magdeburg*, aufser der *Berlin-Anhalter* Bahn, auch am rechten Ufer der *Elbe* eine Eisenbahn vorhanden sein wird.

Von *Berlin* geht die Hauptlinie weiter, unter dem Namen der *Berlin-Anhalter* Bahn, über *Jüterbogk* nach *Dessau*, dort über die *Elbe;* dann nach *Köthen* und *Magdeburg*, wo sie mit der von *Berlin* über *Potsdam*, *Brandenburg*, *Genthin* und *Burg* gehenden Bahn zusammentrifft. Die *Berlin-Anhalter* Bahn ist seit dem 10. Septbr. 1843 eröffnet. In *Köthen* trifft die *Berlin-Anhalter* Bahn mit der *Magdeburg-Leipziger* Bahn zusammen, welche bis *Dresden* geht.

Von *Magdeburg* aus geht die Hauptbahn über *Grofs-Oschersleben*, *Wolfenbüttel*, *Braunschweig*, *Peine*, *Vechelde* und *Lehrte* nach *Hannover;* bis wohin sie seit Mai 1844 vollendet und im Betriebe ist. Der *vollendete* Theil der *Hauptlinie* erstreckt sich also bis jetzt von *Berlin* bis *Hannover*. Der folgende Theil wird von *Hannover* über *Wunstorf*, *Stadthagen* und *Bückeburg* nach *Preufsisch-Minden* an die Weser und in die *Rhein-Weser-* oder *Cöln-Mindener* Bahn führen. Diese Strecke ist noch nicht vollendet und ihr Bau soll im Sommer 1846 angefangen werden.

Von *Preufsisch-Minden* geht die *Rhein-Weser* Bahn, an *Rheina*, *Bünde* und *Löhne* vorbei, auf *Herford*, *Bielefeld* und *Rittberg* nach *Lippstadt*, woselbst die von *Halle* über *Erfurt*, *Gotha*, *Eisenach*, *Cassel*, *Haueda* und *Paderborn* projectirte und begonnene *Thüringer* Eisenbahn, in die *Rhein-Weser* Bahn einmünden wird. Weiter geht sie am linken Ufer der *Lippe* auf *Hamm*, *Dortmund* und *Duisburg* nach dem *Rhein*, und von da, am rechten

Digitized by Google

Ufer desselben entlang, bei *Deutz* über den *Rhein* nach *Cöln*. Von *Duisburg* aus ist eine Zweigbahn auf *Wesel* und *Emmerich* zum Anschlufs an die *Niederländische* Eisenbahn nach *Arnheim* projectirt. Von *Preufsisch-Minden* bis *Cöln* ist die Bahn seit 1844 überall in Arbeit und soll im Jahre 1848 vollendet werden.

Von *Cöln* über *Düren* nach *Aachen* bis *Herbesthal* an der Preufsisch-Belgischen Grenze ist die Bahn seit dem 15. Octbr. 1843 in Betrieb; so wie von dort über *Lüttich, Löwen, Mecheln* bis *Antwerpen, Brüssel* und *Ostende,* auf Belgischem Gebiet, bis zur *Schelde* und der *Nordsee* ebenfalls.

Dies ist die Richtung und der Lauf der *Haupt-Eisenbahnlinie* von Osten nach Westen, parallel mit den Küsten der Ost- und Nordsee, durch das nördliche, nordwestliche und westliche *Deutschland,* von *Königsberg* bis *Aachen,* in einer Länge von etwa 170 Deutschen Meilen, durchschneidend die Hauptströme, welche sich in die Ost- und Nordsee ergiefsen und von welcher die meisten Hauptbahnen des nördlichen Deutschlands unmittelbar oder mittelbar ausgehen, die sich dann über ganz Deutschland ausdehnen, nach ihrer Vollendung mit den Bahnen der Nachbarstaaten vereinigen und so ein zusammenhangendes Bahnnetz für den gröfsten Theil von Central-Europa bilden werden; wie man es aus den Eisenbahncarten ersehen kann.

Zu den Staaten des nördlichen und nordwestlichen *Deutschlands,* welche unmittelbar an die *Nordsee* grenzen und die von den drei schiffbaren Hauptströmen, der *Elbe, Weser* und *Ems* durchschnitten werden, gehört insbesondere *das Königreich Hannover,* welches ebenfalls von der beschriebenen Hauptbahnlinie in der Richtung von *Braunschweig* über *Hannover* nach *Preufs. Minden,* etwa 16 Meilen lang, durchschnitten wird. An eben diese Bahnstrecke schliefst sich, zu beiden Seiten derselben, das *Hannöversche* Eisenbahnnetz an, von welchem ein Theil vollendet und im Betriebe, ein Theil in der Ausführung begriffen und ein Theil von der Ständeversammlung kürzlich beschlossen und von der Staatsregierung genehmigt worden ist.

Wir wollen die Linien des *Hannöverschen* Eisenbahnnetzes in der Kürze anzeigen, wobei wir die Haupt- und Residenzstadt *Hannover* als den Centralpunct annehmen, der in der Haupt-Eisenbahnlinie des nördlichen Deutschlands unmittelbar liegt und von welchem das Hannöversche Bahnnetz ausgeht.

1. Die *Hannover-Braunschweiger* Bahn, von *Hannover* über *Lehrte, Peine, Vechelde,* nach *Braunschweig,* ist, zusammen auf den beiderseitigen Gebieten, 8,15 Deutsche Meilen lang, im Mai 1844 dem Verkehre eröffnet und

Digitized by Google

als Staatsbahn, eben wie die folgenden, auf Staatskosten erbaut. Diese Bahn macht, wie gesagt, einen Theil der grofsen Hauptbahnlinie von *Königsberg* bis *Aachen* aus. Die Kosten dieser Bahnstrecke wurden für die beiderseitigen Territorien Anfangs auf 1 398 052 Thaler angeschlagen; was aber nicht völlig zureichte.

2. Als Zweigbahn ist von *Lehrte* nach *Hildesheim* die etwa 4 Meilen lange Bahn in den letzten 2 Jahren erbaut, Anfangs Juni 1846 bei der Probefahrt gut befunden und Mitte Juli d. J. dem Publico eröffnet worden.

3. Die *Hannover-Haarburger* Bahn geht von *Hannover* bis *Lehrte* auf der *Braunschweiger* Bahn, bis wohin sie im Betriebe ist, und von *Lehrte* nach *Celle, Lüneburg* nach *Haarburg* an die *Elbe* und nach dem dort neu erbauten Hafen. Die *Lehrte-Hildesheimer* Bahn ist die Fortsetzung der *Haarburger* Bahn und wird, unter dem Namen der *Südbahn,* von *Hildesheim,* über *Burgstemmen, Elze, Alfeld, Nordheim, Bovenden* nach *Hannöverisch-Münden* bis zur Kurhessischen Grenze zum Anschlusse an das dortige Bahnnetz, oder die sogenannte *Thüringer* Bahn, fortgesetzt werden; wie es projectirt, aber noch nicht schliefslich genehmigt worden ist. Die Länge der Bahn von *Hildesheim* über *Lehrte, Celle, Lüneburg* nach *Haarburg* beträgt 24½ Meilen und der Bau ist seit einem Jahre in voller Arbeit. Die Kosten dieser 24½ Meilen werden nach dem Anschlage 5 744 150 Thaler betragen; ohne die künftig etwa nöthige Zulage.

4. Die *Hannover-Bremer Bahn* geht von *Hannover* auf *Wunstorf, Neustadt* am *Rübenberge, Nienburg, Verden, Achim,* nach *Bremen,* ist 16½ Meile lang und seit einem Jahre in der Ausführung begriffen. Die Kosten sind auf 3 960 000 Thlr. veranschlagt.

5. Die *Hannover-Mindener Bahn* geht in die vorige bis *Wunstorf,* wo sie sich von der *Bremer* Bahn trennt, und von da über *Stadthagen, Bückeburg* nach *Preufsisch-Minden,* wo sie sich mit der *Rhein-Weser Bahn* vereinigt. Sie ist etwa 8½ Meilen lang und auf 2 095 600 Thlr. veranschlagt. Diese Bahn ist ebenfalls vom Staate genehmigt und wird im Sommer 1846 begonnen werden. Sie bildet mit der *Hannover-Braunschweiger* Bahn einen Theil der *Königsberg-Aachener* Hauptlinie.

Die bis hiehin genannten Bahnen im Königreiche *Hannover* beruhen auf Staatsverträgen zwischen den betheiligten Staaten. Sie sind zum Theil ausgeführt und im Betriebe, zum Theil fortwährend in Arbeit; an ihrer Ausführung, innerhalb der nächsten drei Jahre, ist, bei fortwährendem Frieden, nicht zu zweifeln.

Digitized by Google

6. Die vorhin bemerkte *Südbahn* geht von *Hannover* über *Lehrte* nach *Hildesheim*, bis wohin sie fertig ist, und soll von *Hildesheim* weiter nach *Burgsteinmen, Elze, Alfeld, Nordheim, Bovenden* und *Hannöversch-Münden* und bis zur Kurhessischen Grenze gehen, zum Anschlufs an die von *Halle* nach *Weifsenfels, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Rothenburg*, durch *Sachsen* auf *Cassel* in Arbeit begriffene *Thüringer* Bahn, welche von *Cassel* über *Haueda* und *Paderborn* bis *Lippstadt* in die Rhein-Weser Bahn gehen soll und von den betheiligten Staatsregierungen genehmigt worden ist. Diese Bahn wird auf Hannöverschem Gebiete von *Hildesheim* über *Hannöversch-Münden* bis zur *Kurhessischen* Grenze etwa 20 Meilen lang werden. Die Anlagekosten derselben sind uns nicht bekannt; sie werden indefs in dem gebirgigen Stromgebiete der *Weser*, mit den Strom-Übergängen, durchschnittlich wohl 300 000 Thlr. die Meile betragen können.

7. Die *Westbahn* wird sich, von *Hannover* aus, zunächst auf der *Hannover-Mindener* Bahn, durch die westlichen Provinzen des Königreichs *Hannover* zwischen *Weser, Ems* und der *Nordsee*küste, ferner in die westlichen Provinzen des Preufsischen Staats zwischen *Weser, Lippe, Ems* und *Rhein*, und nach den Anschlüssen an das *Holländische* und *Oldenburgische* Eisenbahnnetz hin erstrecken.

Die Richtung dieser *Westbahn* wird, dem Projecte und der Untersuchung nach, an der Nordseeküste *Ostfrieslands* anfangend, von *Emden* nach *Leer, Papenburg, Meppen, Lingen*, und von da bis zur Preufsischen Grenze bei der Stadt *Rheina* an der *Ems* gehen. Sie ist von *Emden* bis zur Grenze bei *Rheina* 18½ Meilen lang und auf Hannöverschem Gebiete auf 4 056 497 Thlr. veranschlagt. Ferner auf *Preufsischem* Gebiete, von der Stadt *Rheina* auf *Münster* und *Hamm* bis zur *Lippe* und der *Rhein-Weser* Bahn. Anderntheils wird sie auf *Hannöverschem* Gebiete, von *Lingen* über *Freren, Bramsche, Osnabrück* und *Melle* bis zur *Preufsischen* Grenze bei *Bünde* gehen, bis wohin sie etwa 12 Meilen lang ist, und ferner auf *Preufsischem* Gebiet bei dem Dorfe *Löhne* in die Rhein-Weser Bahn münden. Die *Westbahn* ist eine der wichtigsten des Königreichs *Hannover*, so wie der angrenzenden westlichen *Preufsischen* Landestheile, ingleichem wichtig für die benachbarten Staaten, nemlich die *Niederlande* und das Grofsherzogthum *Oldenburg*, welche sich an diese Eisenbahnlinien anschliefsen werden.

Beide Bahnen sind zusammen auf Hannöverschem Gebiete etwa 30½ Meilen lang und die Gesammt-Anlagekosten derselben sind zu 7 200 000 Thlr. ange-

Digitized by Google

schlagen. Die Ausführung der *Westbahn* ist in der Ständeversammlung des Königreichs Hannover am 6ten August 1846 definitiv beschlossen und von der Staatsregierung genehmigt worden; mithin in den nächsten Jahren sicher zu erwarten.

Der Ländertheil des nordwestlichen Deutschlands zwischen *Weser*, *Lippe*, *Rhein*, *Ems*, und der *Ostfriesisch-Oldenburger* Nordseeküste, hat, wie oben gesagt, auf etwa 600 Quadratmeilen 2 Millionen Einwohner und umfafst folgende einzelne Landestheile verschiedener Staaten.

1. Vom Königreich *Hannover:*

a) Die Grafschaften *Diepholz* und *Hoya*, am linken oder westlichen Ufer der *Weser;* zur Landdrostei *Hannover* gehörig.

b) Die Landdrostei *Osnabrück*, bestehend aus dem ehemaligen Bisthum *Osnabrück*, der niedern Grafschaft *Lingen* und *Bentheim*, dem Kreise *Meppen* und der Herrlichkeit *Papenburg* an der *Ems*.

c) Die Landdrostei *Ostfriesland* oder das ehemalige Fürstenthum *Ostfriesland*, nebst dem *Harrlingerlande*, zwischen der Hannöversch-Niederländischen Grenze und dem *Aastrom* bis zur *Ems* und dem *Dollart*, und von der *Ems*, an der Nordseeküste entlang, bis zur *Hannöversch-Oldenburgschen* Landesgrenze unweit der *Jade* u. s. w.

2. Das Grofsherzogthum *Oldenburg*, nebst der Herrschaft *Jever* und *Knyphausen;* westlich von der *Hannöversch-Oldenburger* Grenze, nördlich von der Nordseeküste zwischen der *Jade* und *Weser*mündung und der *Weser*, und östlich von dem *Bremen*schen Stadtgebiete begrenzt.

3. Vom *Preufsischen* Staate:

Einen grofsen Theil der Oberpräsidentur von *Westphalen*, namentlich der Regierungsbezirke *Minden* und *Münster*, und eines Theils des Regierungsbezirks *Düsseldorf;* begrenzt vom linken Ufer der *Weser*, dem rechten Ufer der *Lippe* und des *Rheins* ostwärts, und nordwest- und nordwärts, bis zur *Niederländischen* Grenze, von der an der *Yssel* liegenden Provinz *Overyssel*, so wie bis zur *Hannöverschen* Grenze von der Landdrostei *Osnabrück*, und von *Ostfriesland*.

Diese Länder-Abschnitte verschiedener Staaten enthalten denjenigen Theil des nordwestlichen Deutschlands, welcher auch mit dem allgemeinen Namen *Rheinland-Westphalen* bezeichnet wird; jedoch ist ein bedeutender Theil *Westphalens* und der bei weiten gröfste Theil der Preufsischen *Rheinlande* am Mittel- und Oberrheine in den bezeichneten Grenzen nicht mitbegriffen,

Digitized by Google

hangt indessen unmittelbar damit zusammen und steht durch die bereits am *Rhein* vorhandenen Eisenbahnen damit in ununterbrochener Verbindung.

Der hier bezeichnete Theil des nordwestlichen Deutschlands hat aufser der *Minden-Cölner* oder *Rhein-Weser Bahn*, die einen bedeutenden Theil der grofsen Hauptbahn des nördlichen Deutschlands von *Königsberg* bis *Aachen* bildet und nur erst theilweise vollendet ist, kein inneres zusammenhangendes Eisenbahnnetz, sondern nur genehmigte Projecte dazu, ist also thatsächlich bis jetzt noch ohne Eisenbahnen.

Das nordwestliche Deutschland aber hat dasselbe Bedürfnifs, dieselben Kräfte und Mittel, mithin dieselben gerechten Ansprüche, wie alle übrigen Staaten Deutschlands, auf Eisenbahnen. Denn es besteht aus wichtigen Theilen mehrer Staaten, mit einer thatkräftigen, gewerbfleifsigen und gebildeten Bevölkerung von mehr als 2 Millionen Seelen. Es hat einen guten, fruchtbaren Boden, reichen Ackerbau, Pferde- und Viehzucht, Steinkohlen-, Eisen-, Hütten-, Berg- und Salzwerke, Forsten und Torfgräbereien, Fabriken, Gewerbe und Künste aller Art, Strom- und Seeschiffahrt, Handel im Innern und nach Aufsen u. s. w., in dem Maafs, dafs die Erzeugnisse seines Bodens und seiner Industrie nicht allein den eigenen Bedarf, sondern noch einen bedeutenden jährlichen Überschufs liefern, womit ein lebhafter Activhandel in und aufserhalb Deutschland land- und seewärts getrieben wird. Für diesen sind die vielen schiffbaren Ströme und Flüsse, *Weser, Lippe, Ruhr, Rhein, Ems* und *Jahde*, so wie die *Nordsee*küste zwischen den *Ems-, Jahde-* und *Weser*mündungen, treffliche Beförderungsmittel, und die Küstenländer an der Nordsee, so wie die Gegenden in dem Bereiche der genannten schiffbaren Ströme, haben eine ausgedehnte See- und Stromschiffahrt, sowohl mit Segel- als Dampfschiffen. Das nordwestliche Deutschland nimmt einen namhaften Antheil am Welthandel, sowohl mit dem Innern von ganz Deutschland und Central-Europa, als mit allen überseeischen, europäischen Staaten und den übrigen Welttheilen, seit Jahrhunderten; und dieser Verkehr wird kräftig zunehmen, wenn auch dieses nordwestliche Strom- und Seegebiet unseres Vaterlandes in den nächsten Jahren ein zweckmäfsiges inneres Eisenbahnnetz bis zu den Nordseehäfen an der *Ems* u. s. w. erhält, um den Waaren- und Personenverkehr zu befördern, zu beschleunigen und wohlfeiler zu machen.

Es ist also einleuchtend, wie nothwendig und nützlich, und von welchen grofsen Folgen es sein wird, wenn auch der genannte Ländertheil baldmöglichst an den Eisenbahnen Theil nimmt. Der Preufsische und der Hannöversche

Digitized by Google

Staat sind dabei zunächst und am meisten betheiligt. Welche Projecte hiezu bisher gemacht und öffentlich bekannt geworden und wie weit die Vorschläge bis jetzt gediehen sind, wollen wir sehen.

§. 3.

Von dem Eisenbahnproject für die westlichen Theile von Hannover und Preußen, zwischen Ems, Weser, Lippe, Rhein und Nordsee.

In dem *Hannöverschen* Antheil des bezeichneten Länder-Abschnitts des nordwestlichen Deutschlands, zwischen *Weser, Ems* und *Nordsee,* entstand und verlautbarte sich sehr bald die Überzeugung des Bedürfnisses, des grofsen Nutzens und der Nothwendigkeit, Eisenbahnen zu bauen und dieselben mit dem grofsen Eisenbahnnetze Deutschlands, und namentlich mit der benachbarten *Rhein-Weser-* oder *Cöln-Mindener* Bahn zu verbinden; und zwar alsbald wie sich die Gewifsheit durch die zwischen den betheiligten Staatsregierungen abgeschlossenen Verträge herausstellte, dafs die von *Hannover* über *Preufsisch-Minden* nach *Duisburg* und *Cöln* etc. projectirte Eisenbahn in der nächst bevorstehenden Zeit werde ausgeführt werden.

In *Ostfriesland* wurden von den Provinzialständen in ihren Landrechnungsversammlungen zu *Aurich* vom 10ten bis 13ten Mai 1843 und 10ten bis 17ten Mai 1844 über die Anlage von Eisenbahnen etc. Berathungen gepflogen und im letztgenannten Jahre dringende Anträge und Vorschläge dazu beim hohen Königlichen Ministerio gemacht; wie es die durch den Druck veröffentlichen Verhandlungen der *Ostfriesischen* Provinzialstände ergeben, von denen wir hier, aus den Verhandlungen vom 10ten bis 17ten Mai 1844, auszugsweise Folgendes mittheilen. Es heifst dort:

„Bei der vor allen norddeutschen Häfen ausgezeichnet günstigen Lage „dieser Provinz, unmittelbar an der Nordsee und an einem bedeutenden Flusse, „dessen Einfahrt durch Betonnung und Bebaakung, so wie durch einen Leucht-„thurm vollkommen gesichert ist, bei eigenen reichen Kräften, im Besitze einer „vortrefflichen Rhede, einer grofsen Anzahl Schiffe, vieler wichtigen Hafen-„plätze und zweier, mit allen zum Grofshandel erforderlichen Einrichtungen und „Anstalten versehenen Handelsstädte (*Emden* und *Leer*), zu welchen die gröfs-„ten Kauffahrtheischiffe gelangen können, ist *Ostfriesland* ganz geeignet, dem „Königreiche *Hannover* die so überaus wichtigen Vortheile des Eigenhandels „zu sichern, falls seine Handelsstädte eine Eisenbahnverbindung erhalten und

Digitized by Google

„von den Küsten der *Nordsee*, von den Ufern der den gröfsten Schiffen zu-
„gänglichen *Ems* aus, ein Activ- und Passivhandel über ganz Deutschland sich
„verbreiten kann, der mit dem bisher über die *Hansestädte*, *Belgien* und
„*Holland* geführten Handel mit Erfolg in die Schranken treten dürfte."

„Die eigenen Producte, die Gegenstände der vaterländischen Industrie
„unseres Landes, werden dann mit den eigenen nationalen Schiffen in jene Länder
„geführt werden, welche uns unsere Bedürfnisse an Colonial- und andern Waaren
„liefern, und durch diese unmittelbare Einfuhr wird den eigenen *Hannöver-*
„schen Schiffen die einträgliche Rückfracht, und somit erst dem Lande der
„wahre Handel, in der gröfsern Bedeutung des Worts, gesichert werden."

„Die Eisenbahnverbindung, so wichtig für das ganze Königreich, ist
„zugleich für *Ostfriesland* eine Lebensfrage. Ohne sie wird es seine Handels-
„vortheile zu Gunsten der Nachbaren verlieren, indem nach der Natur der Sache
„und wie es die Erfahrung schon lehrt, Gegenden, in welchen Eisenbahnen
„fehlen, allen Verkehr an solche, welche sich dieses schnellen Communications-
„mittels erfreuen, überlassen müssen."

„Die wichtigste Bahn für den grofsen Deutschen Handelsverkehr ist
„unstreitig die Bahn von *Cöln* über *Hamm* und *Lippstadt* nach *Minden*. Durch
„die Fortführung dieser Bahn, von *Münster*, wohin von *Hamm* eine Zweig-
„bahn gebaut werden wird, über *Lingen*, *Papenburg* und *Leer*, nach *Emden*,
„mit einer Zweigbahn von *Lingen* nach *Osnabrück*, wird den nordwest-
„lichen Provinzen des Königreichs eine Verbindung mit dem eigenen Eisenbahn-
„system sowohl, als mit Westphalen und dem Rheine gesichert werden; auch
„kommt dabei im Interesse des Königreichs noch zur Berücksichtigung, dafs
„aller Wahrscheinlichkeit nach die *Cölner* Bahn von *Lippstadt* aus mit *Cassel*
„wird in Verbindung gebracht, und dafs von *Cassel* aus Eisenbahnen theils
„über *Eisenach* nach *Halle*, theils über *Bamberg* nach *München*, theils auch
„nach *Frankfurt* a. M. werden geführt werden."

„Stände haben daher das allerhöchste Cabinet dringend gebeten, an die
„derzeit versammelten allgemeinen Stände den Antrag gelangen zu lassen, ihre
„Zustimmung dazu zu ertheilen, dafs eine Eisenbahn von *Emden* über *Leer*
„nach *Münster*, entweder wie die bereits beschlossenen vier Eisenbahnen" (von
Hannover nach *Braunschweig*, *Haarburg*, *Bremen* und *Preufs. Minden*)
„auf Kosten des Staates angelegt, oder doch wenigstens die Concession zu
„diesem Unternehmen, zu 3½ Procent für das darauf zu verwendende Capital,
„ertheilt werde, auch das Expropriationsgesetz für Eisenbahnen darauf Anwen-

Digitized by Google

„dung finden möge; wobei für den unvermutheten Fall der Nichtgewährung „der Antrag der Concessionirung eines solchen Unternehmens auf Actien, wozu „bereits Aufforderungen ergangen sind, vorbehalten werde u. s. w."

Aus diesem Vortrage der *Ostfriesischen* Provinzialstände an das Cabinet zu Hannover vom Jahre 1844 sieht man die Richtung der projectirten Eisenbahnlinie und deren Verbindung mit der *Rhein-Weser Bahn*, so wie im Allgemeinen die Gründe, welche den Vorschlag motiviren, an deren Wahrheit und Wichtigkeit Niemand zweifeln wird, der mit dem Gegenstande bekannt ist.

Zur selben Zeit, im Jahr 1844, wo die *Ostfriesischen* Provinzialstände obigen Vorschlag bei der Staatsbehörde machten, war auch der Handelsstand der Stadt *Osnabrück* eifrigst bemüht, eine Eisenbahnlinie von der *Cöln-Mindener-* oder *Rhein-Weser Bahn* aus, von dem zwischen *Minden* und *Herford* liegenden Grenz-Orte *Bünde*, welchen jene Bahn berührt, über *Melle*, *Osnabrück* und *Lingen*, bis in die von *Emden* über *Lingen* nach *Münster* und *Hamm* projectirte *Ostfriesische* Bahn, und ferner von *Lingen* nach *Holland* hinein, über *Nordhorn*, *Deventer* und *Zwolle* nach der *Yssel* und *Amsterdam*, andrerseits nach *Ostfriesland*, bei den Staatsbehörden in Vorschlag zu bringen; wie aus dem in der *Ostfriesischen* Zeitung No. 42. vom 8. April 1845 enthaltenen Auszug aus den Mittheilungen des Gewerbevereins des Königreichs Hannover, 37te Lieferung, zu sehen ist, welcher eine Darstellung der Angelegenheiten des Gewerbevereins vom 1ten Juli bis Ende December 1844 enthält.

Da das Urtheil der polytechnischen Oberbehörde über obige Vorschläge, wenn auch nicht entscheidend, so doch competent, mithin nicht gleichgültig für die betheiligten Gegenden ist, so wollen wir einen Auszug aus den Mittheilungen des Gewerbevereins hierhersetzen.

1. Eisenbahn von Hannover über Osnabrück nach Ostfriesland und Holland.

„Der Handelsverein zu *Osnabrück* hat sich sehr eifrig mit der Eisen„bahnfrage, namentlich mit der Untersuchung beschäftigt, ob und in wiefern „es zweckmäfsig sein dürfte, eine Bahnlinie von der Cöln-Mindener Bahn über „*Bünde, Melle, Osnabrück, Lingen*, und von da einerseits über *Deventer* „nach *Zwolle* und *Amsterdam*, und andrerseits nach *Ostfriesland* zu pro„jectiren. Zu dem Ende hat er sich mit den Handelskammern der betreffen„den Holländischen Städte in Verbindung gesetzt, und es ist aus den von dort „eingegangenen Erwiederungen zu entnehmen, dafs diese Frage auch den Hol„ländischen Handelsstand schon sehr lebhaft beschäftigt, indem derselbe die

Digitized by Google

„Wichtigkeit nicht verkennt, welche eine Bahn auf *Hannover* für den Flor „und die Ausbreitung seines Handels durch die dadurch entstehende directe „Verbindung mit dem nördlichen und östlichen Eisenbahnsystem von Deutsch„land haben kann; was denn auch schon die Aufmerksamkeit des Niederländi„schen Ministeriums auf sich gezogen hat."

„Da das ganze Königreich *Hannover,* und besonders die Residenzstadt, „bei dieser Frage ebenso wesentlich, wie *Holland* selbst, interessirt sein dürfte, „indem sie die Aussicht hat, Stapelplatz für den *Niederländischen* Handel nach „*Niedersachsen* zu werden, wie Osnabrück es seit langen Jahren für West„phalen war, und es noch in viel ausgedehnterem Maafse werden kann: so verfehlt „die Direction nicht, diesen später ausführlicher zu behandelnden Gegenstand „aus dem Berichte des Provinzialvorstandes schon jetzt mit dem Bemerken „hervorzuheben, dafs auch die Königliche Regierung auf denselben bereits auf„merksam gemacht worden ist. Im *Osnabrückschen* wird die Frage von dem „dabei urtheilsberechtigten Theile des Publicums mit Ruhe verhandelt, indem „man einsieht, dafs ohne Nachtheil das laufende Jahr noch mit blofsen Erörte„rungen hingehen kann. Die Verständigen sehen es ohne Ausnahme recht gut „ein, dafs die Frage: ob die westlichen Provinzen des Königreichs, oder das „nordwestliche Deutschland in directe Verbindung mit dem Deutschen Eisen„bahnnetze treten werde, eine Lebensfrage für sie sei."

„Sie legen ferner einen sehr grofsen Werth auf die Verbindung mit dem, „zwar kleinen, aber sehr wichtigen *Holländischen* Handelsstaate, und begreifen „es sehr wohl, dafs, wenn die Verbindung zwischen *Holland* und dem nörd„lichen und nordöstlichen *Deutschland,* weniger naturgemäfs, in südlicher Rich„tung, etwa über *Münster,* erfolgen sollte, der weitern Entwickelung des Han„dels und der Gewerbe in den diesseitigen betheiligten Landen ein unersetzbarer „und unwiederbringlicher Verlust bereitet werden würde. Wir machen noch „die Bemerkung, dafs durch eine directe Eisenbahnverbindung von *Holland* „auf *Hannover,* nicht allein der Personen- oder Güterverkehr zwischen *Hol„land* einerseits und dem gröfsten Theile des Königreichs *Hannover,* des nörd„lichen und östlichen, ja selbst des südöstlichen *Deutschlands* und aller weiter „ostwärts belegenen Länder andrerseits, ganz dem Königreiche *Hannover* „würde zugeführt werden können: sondern dafs es auch keinesweges in das „Reich der Träume gehört, wenn man sich der Hoffnung überläfst, dafs selbst „der ganze Personenverkehr zwischen *England* und einem grofsen Theile von „*Europa* den Hannöverschen Bahnen ausschliefslich werde zugeführt werden,

Digitized by Google

„wenn eine derartige Verbindung, wovon auf *Hannover* nur 20 Meilen in das „allergünstigste *Terrain* fallen, bald ausgeführt würde, indem dann alle Reisende, „die sich jetzt der Dampfschiffe bedienen, die Eisenbahn unbedingt vorziehen „würden, und der Gütertransport auf Eisenbahnen den Gefahren einer Seereise „nicht ausgesetzt ist."

2. Eisenbahnen in Ostfriesland.

„Für die Eisenbahn-Anlage in *Ostfriesland* ist ein bedeutender Schritt „vorwärts gethan. Die auf Verfügung der Regierung aufgenommenen Nivellements „auf der Strecke von *Emden* nach *Rheina*, in der Richtung auf Münster, sind „beendigt, und die auf etwas über vier Millionen Thaler sich belaufenden Ko„sten-Anschläge liegen vor. Das Terrain, über welches die Eisenbahn führen „wird, ist derselben günstig und der zum Bahnhofe bestimmte Platz bei *Emden*, „in unmittelbarer Berührung mit dem Hafen, so geeignet, als möglich. Bis jetzt „ist die Anlage zu einem Actien-Unternehmen bestimmt."

„Von *Ostfriesland* her wird berichtet, dafs das benachbarte *Gröninger*„*land* für die Ausführung des Projects sich zu interessiren scheine, indem „man darin einen Grund zur Vermehrung der Frequenz in *Gröningen*, als auf „dem nächsten Wege von *Amsterdam* und *Rotterdam* nach *Emden*, *Bremen* „und *Hamburg*, insbesondere dann erblicke, wenn die zwischen *Amsterdam*, „*Enkhuizen* und *Harlingen* bestehende Dampfschiffahrt benutzt, oder wenn die „*Utrecht-Amsterdamer Bahn* bis nach *Delfzyhl* fortgesetzt würde."

3. „Emdener Canal-, Schleusen- und *Hafenbau:*

„Mit jener Eisenbahn-Anlage in der nächsten Verbindung steht die Her„stellung eines zum Schutze der Stadt mit einer Schleuse zu versehenden Ca„nals von dem *Emdener* Hafen nach der *Ems*, indem der jetzige, um ein Drit„theil längere, unbeschützte Canal bei der Einmündung in die *Ems* versandet „und deshalb nur bei höherem Wasserstande fahrbar ist; so wie die Erweiterung „des Hafens selbst. Dieses, auf etwa 230 000 Thaler veranschlagte Project, dessen „Aufführung sich bis jetzt hauptsächlich an einer zwischen den Domainen und der „Stadt bestandenen Terrain-Schwierigkeit stiefs, ist durch eine gütliche, beide „Theile befriedigende Vereinigung so weit gefördert, dafs noch diesen Sommer die „Ausführung begonnen und vermuthlich im nächsten Jahre vollendet werden kann."

Wir bemerken hiezu, dafs die Hafenbau-Arbeit bei *Emden* im Spätherbste 1845 begonnen und im Frühlinge 1846 mit verstärkter Thätigkeit bis jetzt fortgesetzt worden ist. Ob sie in diesem Jahre noch vollendet werden könne, hängt von der Witterung, von Natur-Ereignissen und andern Umständen ab.

Digitized by Google

Aus diesen Auszügen der Verhandlungen der Provinzialstände von *Ostfriesland* vom Jahre 1844 und dem gutachtlichen Urtheile der Direction des Gewerbevereins für das Königreich *Hannover*, von demselben Jahre, über die aus *Ostfriesland* und *Osnabrück* bei den Staatsbehörden eingereichten Vorschläge zu Eisenbahnen in den westlichen Theilen des Königreichs zwischen *Weser, Lippe, Rhein, Ems* und *Nordsee*, und deren Verbindung mit den Bahnnetzen von *Deutschland* und *Holland* u. s. w. sieht man, welche Richtung die Hauptlinie dieses Netzes nehmen soll; so wie die Gründe, welche sowohl jene Provinzialbehörden und Corporationen zur Empfehlung und Erreichung ihrer Vorschläge, als die, welche die polytechnische Ober-Behörde des Königreichs Hannover in ihrer gutachtlichen Beurtheilung in einer dem Gegenstande sehr günstigen Weise vorgetragen haben. Auf diese Gründe bauen wir daher mit Sicherheit unsere Vorschläge und Ansichten in der vorliegenden Schrift.

Nachdem in Folge des obigen Antrages der Provinzialstände Ostfrieslands eine generelle Untersuchung des Projects der Ostfriesischen Eisenbahn von *Emden* bis zur Stadt *Rheina* durch die dazu auf höchsten Befehl beauftragten Mitglieder des Ingenieurs-Corps im Herbste 1844 erfolgt war, wurde im Sommer 1845 eine speciello Untersuchung, Vermessung und Nivellirung der Bahnlinie von *Emden* bis *Rheina* u. s. w. durch das damit beauftragte Officier-Corps ausgeführt; wovon das Resultat, hinsichtlich der Richtung, Länge, Gefälle, Brücken, Bahnhöfe u. s. w., so wie der Anlagekosten u. s. w. der ganzen Linie von *Emden* bis *Rheina*, durch die von dem Königl. Hannöverschen Ingenieur-Capitain Herrn *A. H. Dammert* durch den Druck veröffentlichte Übersichtscarte der Nord-Süd-Eisenbahn von *Emden* bis *Rheina*, und den auf der Carte befindlichen Kosten-Anschlag vom 14. Decbr. 1844, lithographirt und gedruckt bei A. Ebeling zu Emden 1845, dem Publico bekannt geworden ist. Es fehlen aber noch die Ergebnisse der Untersuchung der Bahn von *Lingen* über *Osnabrück* und *Melle* bis zur *Rhein-Weser Bahn* bei *Bünde*. Wir werden weiterhin auf diesen Gegenstand zurückkommen, und gedenken deshalb hier nur folgender Thatsachen.

Schon im December 1844 genehmigte das Königl. Ministerium des Innern die in *Ostfriesland* und *Osnabrück* errichteten Eisenbahn-Comité's, und äufserte, dafs die Zustandebringung der Eisenbahnen längs der *Ems* und im *Osnabrückschen* als eine in sich zusammenhangende und gleichzeitig von derselben Gesellschaft auszuführende Unternehmung werde betrachtet werden. Ferner, dafs zwar keine Garantie von Zinsen des Anlage-Capitals übernommen

Digitized by Google

werde, dafs es jedoch die Absicht des Ministeriums sei, den Wünschen der Einwohner bei der Feststellung der Durchgangssteuern auf der Eisenbahn, so wie der Eingangssteuern für das Bau- und Betriebsmaterial, möglichst förderlich zu sein und, wenn es angehe, Einleitungen zur Übernahme einer Anzahl Actien auf öffentliche Kosten zu machen. Schliefslich wurde bemerkt, dafs die Sicherung der Fortführung einer Eisenbahn von *Münster* ab bis zur *Hannöverschen* Grenze (zwischen *Rheina* und *Salzbergen*) vom Ministerio in sorgfältige Erwägung genommen worden sei.

Hierauf versammelten sich im Januar 1845 die Eisenbahn-Comité's von *Ostfriesland*, *Meppen* und *Lingen* zu *Papenburg* zur fernern Berathung, Beschlufsnahme und Wahl einer Direction; woran jedoch das Comité von *Osnabrück* keinen Theil nahm. Statt dessen traten die Deputirten des *Osnabrücker* Comité's bald nachher mit den *Holländischen* Deputirten von *Deventer, Zwolle, Campen, Almelo* und andern benachbarten Städten, in *Lingen* zusammen, um sich über den Anschlufs *Hollands* an die von *Osnabrück* nach *Lingen* bis zur *Holländischen* Grenze bei *Nordhorn*, und ferner bis *Zwolle* u. s. w. projectirten Eisenbahn zu berathen, von welcher in der oben bemerkten Darstellung der Direction des Gewerbevereins für das Königreich Hannover die Rede ist.

Das Resultat der Berathungen der Versammlung der Deputirten von *Osnabrück* und den *Holländischen* Städten war den beiderseitigen Wünschen entsprechend und fiel günstig für den Anschlufs der *Osnabrücker* Bahn über *Lingen* an die *Holländische* Bahn und von da auf *Almelo* und *Zwolle* aus; wie wir weiterhin aus dem Projecte des *Niederländischen* Eisenbahnnetzes sehen werden. Ob, wann und wo dieser Anschlufs Statt finden werde, hangt von den Beschlüssen der beiderseitigen Staatsbehörden ab; welche bald zu erwarten sind. Denn zufolge der in No. 81. der Ostfriesischen Zeitung vom 8. Juli 1845 enthaltenen Nachricht aus *Hannover*, haben die Provinzial-Eisenbahn-Comité's für *Ostfriesland* und *Osnabrück* sich in Hannover mit den dazu beauftragten Regierungs-Commissarien in den Verhandlungen am 3. Juli u. s. w. über alle, die *Ostfriesisch-Osnabrückschen* Eisenbahn-Anlagen betreffenden Puncte geeinigt. Die Richtung der Bahn ist festgestellt, und zwar von *Emden* über *Leer, Papenburg* und *Meppen* nach *Lingen*, und, hier sich theilend, südlich nach *Rheina* und *Münster*, und südöstlich nach *Osnabrück* und weiter bis zur Einmündung in die *Cöln-Mindener* Bahn, in der Gegend bei *Bünde*. In Betreff der Strecke von *Rheina* bis *Münster*, die auf Preufsisches Gebiet fällt, wurde damals mit

Digitized by Google

Preufsen unterhandelt, und nach Allem, was darüber bekannt geworden, ist nicht daran zu zweifeln, dafs *Preufsen* sich in dieser Weise der *Ostfriesischen* Bahn anschliefsen werde; was auch durchaus in seinem Interesse ist, da sich *Preufsen*, sowohl im 30. Artikel der Wiener Congrefs-Acte vom 9. Juni 1815, als durch den mit der Krone *Hannover* unterm 13ten März 1843 geschlossenen Staatsvertrag, freie Schiffahrt auf der *Ems* bis in die *Nordsee*, nebst der zweijährigen steuerfreien Niederlage zu *Emden* und *Leer* der den Preufsen gehörenden und ausgehenden Kaufmannsgüter vorbehalten hat.

Für die Ausführung dieser combinirten Bahn wurde beschlossen, dafs sie als Actien-Unternehmen ausgeführt und dafs zehn Mitgliedern der beiden Comité's die Concession ertheilt werden solle. Die Kosten des Unternehmens sind auf 7 200 000 Thlr. veranschlagt und sollen durch Actien aufgebracht werden. Der Staat übernimmt keine directe Garantie, allein er wird sich mit einer namhaften Summe, von etwa 2 Millionen Thlr., an dem Unternehmen betheiligen, und zwar, ohne eher auf Zinsen Anspruch zu machen, als bis für alle sonstigen Teilnehmer eine Zinsvergütigung von 4 pr. c. erlangt worden ist. Eine halbe Million Thaler haben die *Ostfriesischen* Provinzial-Landschaft bereits übernommen; und 1 150 000 Thlr. die Städte *Emden* und *Leer*. Diese Verabredung zwischen den Regierungscommissarien und den Eisenbahn-Comité's von *Ostfriesland* und *Osnabrück*, welche im Juli 1845 zu Hannover erfolgte, bedarf nur noch, aufser der höchsten Bestätigung, der Zustimmung der allgemeinen Stände des Königreichs, die in diesem Augenblicke (im März 1846) zu *Hannover* versammelt sind und eine Commission von fünf Mitgliedern zur Berathung dieser Eisenbahn-Angelegenheiten ernannt haben; was auch ein günstiges Endresultat geliefert hat und den Anfang der Arbeiten noch im Laufe dieses oder des nächsten Jahres in Aussicht stellt.

Wir theilen hier aus No. 36. der *Ostfriesischen* Zeitung vom 24. März 1846 das Königliche Schreiben an die allgemeine Ständeversammlung des Königreichs mit, durch welches der Gegenstand zur Berathung und Bewilligung des Sr. Majestät gemachten Antrages in der Sitzung der ersten Kammer vom 11ten März d. J. den Ständen überwiesen worden ist; worauf denn auch ein höchst günstiges Ergebnifs erfolgte.

Das Königliche Schreiben an die allgemeine Ständeversammlung lautet wörtlich wie folgt:

„*Ernst August*, von Gottes Gnaden König von Hannover. Es ist „mittels ihrer Erwiederung vom 1. Juli 1844, die Eisenbahnen von *Hannover*

Digitized by Google

„nach *Minden* und *Bremen* betreffend, bei Unserm Cabinet zugleich darauf „angetragen worden, die Frage: ob und in welcher Richtung Eisenbahnen „in den westlichen und südlichen Landestheilen anzulegen sein möchten, in „Erwägung zu nehmen. In Veranlassung dieses Antrages haben Wir die zur „Erwägung der gedachten Frage zunächst erforderlichen Terrain-Unter-„suchungen und Kosten-Überschlagungen bewerkstelligen und die in Betracht „kommenden Verkehrsverhältnisse vollständig ermitteln lassen. Nach dem uns „vorgelegten Ergebnisse dieser Vorarbeiten und unter Berücksichtigung der „auswärtigen Eisenbahn-Unternehmungen, erachten Wir für rathsam und un-„vermeidlich, dafs Eisenbahnen:

„1. Von *Emden* über *Leer, Meppen* nach *Lingen*, und von *Lingen* einer-„seits bis an die Preufsische Grenze, in der Richtung nach *Münster*, „zum Anschlufs an die nach *Münster* und weiter gehenden Eisenbahnen, „und andrerseits von *Lingen* über *Freren* und *Osnabrück* bis an die „Preufsische Grenze, in der Richtung auf *Minden*, zum Anschlufs an die „*Cöln-Mindener* Bahn;

„2. Von *Hannover* und von *Hildesheim* nach *Burgstemmen*, und von „*Burgstemmen* an *Elze, Alfeld, Nordheim, Marienstein* vorbei, im „*Schede*thale, nach *Münden*, und dann im *Fuldathale*, innerhalb Unsers „Gebiets, bis an die *Kurhessische* Landesgrenze, in der Richtung auf „*Cassel*, zum Anschlusse an die Kurhessischen Eisenbahnen bald ange-„legt werden."

„Zugleich haben Wir die Überzeugung gewonnen, dafs diese nothwen-„digen Eisenbahn-Anlagen, wiewohl sie einen sehr beträchtlichen Kosten-Auf-„wand erfordern, zweckmäfsig und auf eine dem Wohle Unseres Königreichs „in allem Maafse entsprechende Weise nur dann zur Ausführung gelangen „können, wenn sie, ebenso wie die bereits im Bau begriffenen Landes-Eisen-„bahnen, auf Landeskosten erbaut und in Betrieb genommen werden."

„Wir haben daher nach reiflicher Erwägung beschlossen, den auf Lan-„deskosten zu übernehmenden Bau und Betrieb der gedachten beiden Eisen-„bahn-Anlagen Unsererseits allerhöchst zu genehmigen und die Bewilligung der „dazu erforderlichen Geldmittel der getreuen allgemeinen Ständeversammlung „zu empfehlen."

„Indem Wir auf die solcherhalb entworfenen, in den Anlagen zusam-„mengestellten Plane, und auf diejenigen hinweisen, welche zur nähern Begrün-„dung derselben aus Unserm Cabinet der getreuen allgemeinen Ständeversamm-

Digitized by Google

„lung werden mitgetheilt werden, fragen Wir bei derselben darauf an: sich da-
„mit einverstanden zu erklären, dafs nach Maafsgabe der anliegenden beiden
„Plane, Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Antheilen auf Landes-
„kosten zur Ausführung gebracht und die deshalb nöthigen gesetzlichen Vor-
„schriften erlassen werden."

„Wie Wir hiebei nur von landesväterlicher Fürsorge für Erhaltung und
„Vermehrung des Verkehrs und Wohlstandes Unserer getreuen Unterthanen
„Uns leiten lassen, so hegen Wir gern die zuversichtliche Erwartung, dafs
„die getreue allgemeine Ständeversammlung in diesem Sinne Unsern Antrag
„sorgfältig berathen und eine Unsern Absichten entsprechende Erklärung thun-
„lichst bald abgeben werde u. s. w. Wir verbleiben u. s. w.

Dieses für die Angelegenheit sehr günstige und für das ganze Land er-
freuliche Königliche Schreiben ist mit einem Schreiben der Königlichen Re-
gierung vom 24. Febr. 1846 der allgemeinen Ständeversammlung bei Eröffnung
der Sitzung der Kammern im März mitgetheilt und derselben über den gegen-
wärtigen Stand des Landes-Eisenbahn-Unternehmens im Allgemeinen ein höchst
günstiges Ergebnifs eröffnet und diese ganze Angelegenheit der Ständever-
sammlung zur Berathung und Beschlufsnahme überwiesen worden.

Nachdem in beiden Kammern der allgemeinen Ständeversammlung die
allgemeinen Angelegenheiten des Eisenbahnbaues im Königreiche, und insbe-
sondere des Baues der Westbahn, durch die Eisenbahn- und Finanzcommissio-
nen geprüft und beurtheilt und deren Vorschläge der allgemeinen Landstände-
Versammlung zur Berathung vorgelegt worden waren, fiel deren Beschlufsnahme
in den Sitzungen vom Juli und August d. J., öffentlichen Nachrichten zufolge,
dahin aus, dafs nach dem von beiden Kammern angenommenen Conferenz-
Antrage, hinsichtlich der für die *Westbahn* abzuschliefsenden Anleihe, die
Regierung und das Schatz-Collegium im Ganzen freie Hand habe u. s. w.

Damit wurde also diese Angelegenheit bis dahin erledigt und also die
Anlage der *Westbahn*, deren baldiger Beginn empfohlen wurde, genehmigt. Eine
ähnliche Beschlufsnahme sollte auch über die *Südbahn*, unter gewissen Modi-
ficationen der Richtung derselben, genommen werden.

Das Ganze, bis jetzt theils ausgeführte, theils beschlossene Eisenbahnnetz
des Königsreichs Hannover ist im Ganzen etwa 96 Deutsche Meilen lang, die
nach den Erfahrungen und Kosten-Anschlägen etwa 24 Millionen Thaler kosten
können, was für die Meile durchschnittlich 250 000 Thaler beträgt, welcher
Preis weit geringer ist, als der Durchschnittspreis für die Eisenbahnen im Preu-

Digitized by Google

fsischen Staate von 305 061 Thlr. und für ganz Deutschland von 304 091 Thlr. für die Meile; was also ein günstiges Ergebnifs für den Eisenbahnbau im Königreiche Hannover ist.

Ebenso günstig ist bis jetzt die Rentbarkeit der Hannöverschen Eisenbahnen, indem die *Hannover-Braunschweiger* Bahn, aufser allen andern Ausgaben, seit ihrem Betriebe bis jetzt, über 4 Procent Zinsen vom Anlage-Capital eingebracht hat.

§. 4.

Bemerkungen über die Hannöversche Westbahn, von Emden über Lingen nach Münster.

Zufolge der obengedachten Übersichtscarte der Nord-Süd-Eisenbahn von *Emden* bis *Rheina*, vom Ingenieur-Capitain *A. H. Dammert*, und des darauf befindlichen Kosten-Anschlages vom 14. December 1844, betragen sämmtliche Ausgaben für die Anlage obiger Bahnstrecken, nach ihren verschiedenen Abtheilungen und deren Längen, folgende Summen, im Ganzen und durchschnittlich für die Meile:

	Länge in Meilen.	Anlage-Capital im Ganzen. Thlr.	Anlage-Capital für die Meile. Thlr.
I. Abtheilung.			
1. Von *Emden* bis *Neermoor*	2¼	903 546	401 567
2. Von *Neermoor* zur *Leda* bei *Leer* . .	1½	435 776	290 517
3. Von *Leer* bis *Papenburg*	2	625 618	312 809
4. Von *Papenburg* bis *Aschendorf* . . .	¾	154 647	206 196
Thut	6½	2 119 587	326 090
II. Abtheilung.			
5. Von *Aschendorf* bis *Lathen*	2¾	378 280	137 629
6. Von *Lathen* bis *Meppen*	2¾	437 762	150 153
7. Von *Meppen* bis *Lingen*	2½	418 786	167 514
8. Von *Lingen* bis *Rheina*	4¼	702 172	165 217
Thut	12¼	1 936 910	158 115
Zusammen	18¾	4 056 497	216 347

Der Anschlag verzeichnet die Ausgaben: 1) für Grund-Entschädigung, 2) Erd-Arbeiten, 3) Oberbau, 4) Überführungen, 5) Abtheilungszeichen,

Digitized by Google

6) Einfriedigung, 7) Brücken, 8) Bahnhöfe, 9) Dienstgebäude, 10) Allgemeines, 11) von 1. bis 10. einschliefslich die Summa der Baukosten und 12) Die Kosten des Betriebsmaterial.

Aufserdem enthält der Anschlag Bemerkungen zu den verschiedenen Rubriken, aus welchen wir folgende wesentlichste Puncte ausheben:

1. Die ganze Länge der Bahn von *Emden* bis zur Stadt *Rheina* beträgt 18¾ Meilen, und von *Emden* bis zur Landesgrenze bei *Himmeldorf* 18½ Meilen; so dafs ¼ Meile auf Preufsisches Gebiet fallen.
2. Im Allgemeinen läuft die Bahn von *Emden* aus von Nord nach Süd, parallel mit der *Ems*. Von *Emden* bis *Lingen*, am rechten oder östlichen Ufer der *Ems*, geht sie oberhalb Lingen bei *Haneken Fähre* über den *Ems*canal und die *Ems*, und läuft am linken oder westlichen Ufer derselben bis zur Stadt *Rheina*.
3. Der Abhang der Bahn ist sehr günstig, indem das ganze Gefälle der *Ems* von *Salzbergen* bis *Emden* nur 88,78 Fufs beträgt, und der Höhen-Unterschied der Bahnhöfe 106 Fufs, so dafs das Gefälle jener Strecke im Durchschnitt nur 1 auf 4690 ist und die Bahn zum Theil horizontal liegt, zum Theil nur 1 auf 2000 Abhang bekommt.
4. Zwischen *Emden*, *Leer* und *Papenburg* ist der Preis des Bodens am höchsten: von 100 bis 250 Thlr. der Morgen; bei *Aschendorf* ist er viel geringer und hie und da nur 10 bis 11 Thlr. für den Morgen. Die Kosten der Erd-Arbeiten sind eben so verschieden; je nachdem viel oder wenig Schwierigkeiten zu überwinden sind. Oberbau, Holz und Schienen u. s. w. kosten auf die laufende Ruthe 41, 46 bis 50 Thlr.; nach Maafsgabe des Preises des Holzes und Kieses. Auf der *Hannover-Braunschweiger* Bahn kostet der Oberbau 38⅓ Thlr. die laufende Ruthe.
5. 6. Es werden etwa 170 Wege-Übergänge quer durch die Bahn und mit ihr in einer Ebene zwischen *Emden* und *Rheina* vorkommen, und im Ganzen 31 Brücken.
7. Unter den Brücken sind die gröfsern die bei *Leer*, unterhalb *Herenborg*, über die *Leda*, von 672 Fufs Spannweite oder Länge, zu 157 165 Thlr. Baukosten; die Brücke über die *Haase*, bei *Meppen*, von 140 Fufs Spannweite und 31 600 Thlr. Baukosten, und die *Ems*brücke bei *Haneken Fähre*, oberhalb *Lingen*, von 194 Fufs Spannweite und 36 980 Thlr. Baukosten. Im Ganzen kosten sämmtliche 31 Brücken 316 955 Thlr.

Digitized by Google

8. Es werden 9 Bahnhöfe angelegt; nemlich zu *Emden* einer für 208 500 Thaler, zu *Leer* für 13 700 Thlr., zu *Papenburg, Aschendorf, Meppen, Lingen*, für 85 100 Thlr., und zu *Rheina*. Sämmtliche Bahnhöfe sind zu 576 575 Thlr. veranschlagt.

9. An Dienstgebäuden werden 15 Bahnmeister- und 52 Bahnwärterwohnungen, 83 Häuschen mit 115 Telegraphen angelegt, welche zusammen 106 770 Thlr. kosten. Für allgemeine Ausgaben, Procente u. s. w. setzt der Anschlag etwa 13½ Procent von den Baukosten an.

Im Übrigen verweisen wir der Kürze wegen auf den im Druck erschienenen Kosten-Anschlag selbst, der auch von einer Übersichtscarte der Bahnlinie und deren nächster Umgebung, von *Emden* bis *Rheina*, begleitet ist.

Von der Bahnlinie von *Lingen* über *Freren* und *Osnabrück* bis zur Preufsischen Grenze bei *Bünde*, auf Minden zu, bis in die *Cöln-Mindener* Bahn, ist unsers Wissens bis jetzt weder eine Übersichtscarte, noch ein Kosten-Anschlag durch den Druck veröffentlicht worden; auch nicht von der Fortsetzung der Bahn von *Rheina* über *Münster* bis *Hamm*, nach der Rhein-Weser Bahn. Wegen dieser Bahnen müssen wir uns also auf allgemeine Angaben aus Eisenbahncarten und dazu gehörigen Schriften beziehen und daraus das Nöthige wegen der Längen und Kosten entnehmen.

Über die Anlagekosten der *Linger-Osnabrücker* Bahn bis zur Preufsischen Landesgrenze bei *Bünde*, bemerken wir, in Ermanglung eines speciellen Kosten-Anschlages, Folgendes:

In der im Juli 1845 von den *Ostfriesisch-Osnabrücker* Deputirten der Eisenbahncomité's mit dem Regierungscommissair über das Eisenbahn-Unternehmen gepflogenen Berathung wurden die Gesammtkosten *beider* Bahnlinien, von *Emden* bis *Rheina* und von *Lingen* über *Osnabrück* bis *Bünde*, *im Ganzen* zu . . . . . 7 200 000 Thlr.
geschätzt. Die Bahn von *Emden* bis *Rheina* ist veranschlagt zu . . . . . 4 056 497 Thlr.,
also bleibt, nach Abzug dieser Summe, für die Kosten der *Lingen-Osnabrücker* Bahnstrecke . . . . . 3 143 531 Thlr.

In runder Summe wird demnach das ganze Eisenbahn-Unternehmen etwa 7 Millionen, die *Ostfriesische* oder *Emden-Rheiner* Bahnstrecke von 18½ Meilen lang, wird 4 Millionen, und die *Lingen-Osnabrücker* Bahn, von etwa 12 Meilen lang, etwa 3 Millionen Thaler kosten.

Digitized by Google

Die Länge der *Lingen-Osnabrücker* Bahn ist nach der Postcarte etwa folgende:

a. Von *Lingen* über *Freren, Fürstenau* und *Brämsche* bis *Osnabrück*	6¾	Meilen.
b. Von *Osnabrück* bis *Melle* etwa	3¼	–
c. Von *Melle* bis zur Preufsischen Landesgrenze bei *Bünde* etwa	2	–
Zusammen auf *Hannöverschem* Gebiete	12	Meilen.
Rechnet man hiezu die Länge der *Emden-Rheiner* Bahn, bis zur Preufsischen Grenze, mit	18½	–
so beträgt die ganze Länge beider Bahnen auf *Hannöverschem* Gebiete	30½	Meilen.

Über die Verlängerung dieser beiden Bahnstrecken bis zur Einmündung in die *Rhein-Weser* Bahn bei *Hamm* und *Bünde* bemerken wir Folgendes:

I. *a.* Die Länge der Bahnstrecke auf Preufsischem Gebiete von der Stadt *Rheina* bis *Münster* beträgt . . . . 5 Meilen.

b. Von *Münster* bis *Hamm,* bis zur Rhein-Weser Bahn etwa . . . . . 5 –

Mithin auf Preufsischem Gebiet zusammen . . . . . 10 Meilen.

Auf Hanöverschem Gebiete war die Länge der Bahn von *Emden* bis *Rheina* . . . . . 18¾ –

Also beträgt die ganze Länge von *Emden* bis zur Rhein-Weser Bahn und bis zur *Lippe* bei *Hamm* . . . . 28¾ Meilen.

II. Die Länge der Bahnstrecke von der Preufsisch-Hannöverschen Landesgrenze bei *Bünde* bis zur Einmündung in die Rhein-Weser Bahn beim Dorfe *Löhne,* zwischen *Preufs. Minden* und *Herford,* beträgt etwa . . . . . 1½ Meilen.

Rechnet man hiezu die Länge der Bahnstrecke von *Emden* bis *Lingen* von . . . . . 14½ –

und von *Lingen* bis zur Preufsischen Grenze bei *Bünde,* von etwa . . . . . 12 –

so ergiebt sich für die Länge der ganzen Bahnlinie von *Emden* über *Leer, Lingen, Osnabrück, Melle, Bünde* bis zur Einmündung in die Rhein-Weser Bahn bei *Löhne* etwa . . 28 Meilen;

so dafs beide Bahnen, von *Emden* bis *Hamm* und bis zur Einmündung in die *Cöln-Mindener* Bahn bei *Löhne* oder *Bünde,* beinahe gleich lang sind.

Digitized by Google

Die Länge der Bahn von *Emden* über *Lingen, Osnabrück,* bis zur Einmündung in die von *Preufsisch-Minden* herkommende Rhein-Weser Bahn bei *Löhne* war . . . . . 28 Meilen.

Von jener Einmündung bis *Preufsisch-Minden* ist die Strecke der Rhein-Weser Bahn etwa lang . . . . . 3 –

Von *Emden* bis *Minden* sind also 31 Meilen.

Die Linie der von *Hannover* über *Wunstorf, Stadthagen* und *Bückeburg* bis *Preufsisch-Minden* projectirten Bahn ist etwa . . . . . 8½ –

lang. Mithin ist die ganze Länge der Bahn von *Emden* bis *Hannover* . . . . . 39½ Meilen,

oder in runder Zahl etwa . . . . . 40 Meilen.

Nimmt man nun der Erfahrung nach an, dafs ein Bahnzug von Personen- und Güterwagen im Durchschnitt jede Stunde 4 Meilen mit Sicherheit zurücklegt, so wird die Bahn von *Emden* bis *Hannover,* von 39½ bis 40 Meilen lang, in 10 Stunden, und mit 2 Stunden zum Aufenthalt, in 12 Stunden durchfahren werden können. Ingleichem die Bahn von *Emden* bis *Hamm* nach der Rhein-Weser Bahn, von 28¾ Meilen lang, in 7¼ bis 8 Stunden, und mit Aufenthalt von 2 Stunden, in 9 bis 10 Stunden; so wie die 12 Meilen lange Strecke von *Hamm* bis *Duisburg* am Rhein, in 3 Stunden: mithin die ganze Bahn von *Emden* bis *Duisburg,* von etwa 40¾ Meilen lang, ohne Aufenthalt, in 10 Stunden, und mit Aufenthalt, von etwa 2 Stunden, in 12 Stunden; folglich in *einem* Tage.

Über den Anschlufs der Ostfriesischen Westbahn an die Preufsische Bahn von *Rheina* nach *Münster,* bemerken wir Folgendes:

Schon am 18. December 1843 wurde von des Königs von Preufsen Majestät die Concession und Genehmigung der Statuten, so wie die Bewilligung von 3½ Procent Zinsen von Seiten des Staats, zur Anlegung der *Cöln-Mindener* Bahn ertheilt und durch das Finanz-Ministerium als Gesetz öffentlich bekannt gemacht. Diese Bahnlinie, von *Preufs. Minden* bis *Cöln,* war, auf 37½ Meilen lang, zu 13½ Millionen Thaler veranschlagt, mithin durchschnittlich für die Preufsische Meile von 2000 Ruthen Rheinl. zu 346 666 Thaler Preufs. Cour. Die Fortsetzung der Linie von *Preufsisch-Minden* bis *Hannover* ist durch den Staatsvertrag zwischen beiden Kronen vom 10. April 1841 festgestellt und diese Strecke von 8½ Meilen lang auf 2 1/10 Millionen Thaler veranschlagt, also die Meile durchschnittlich zu 247 000 Thaler.

Digitized by Google

Nach Bekanntmachung dieser Beschlüsse und Verträge, und nachdem die *Cöln-Mindener* Bahn im Frühlinge von 1844 zu bauen angefangen war, wovon denn jetzt die etwa 7 Meilen lange Strecke von *Deutz* über *Mühlheim* und *Düsseldorf* bis *Duisburg* vollendet und im Betriebe, und die Ausführung der Strecke zwischen *Duisburg* und *Hamm* ebenfalls noch 1846 zu erwarten ist, bildeten sich sehr bald in Rheinland-Westphalen, namentlich zu *Elberfeld, Münster, Hamm* und *Dortmund*, Eisenbahngesellschaften und Comité's, um die für sie nothwendigen Anschlüsse an die Hauptbahn vorzuschlagen und durchzuführen. In *Elberfeld* bildete sich eine Bergisch-Märkische Gesellschaft, um eine Eisenbahn von *Elberfeld* über *Barmen, Schwelm, Hagen, Witten* bis *Dortmund*, zum Anschlusse der *Düsseldorf-Elberfelder* Bahn an die *Cöln-Mindener* Bahn mit einem Kosten-Aufwande von etwa 4 Millionen Thaler, für etwa 6 Meilen, zu bauen; wozu auch die Gesellschaft am 12. Juli 1844 die Concession und Bestätigungs-Urkunde erhielt, nach welcher die Staats-Casse den vierten Theil des Anlage Capitals unter den in den Statuten enthaltenen Bedingungen übernahm. Da nun im Plane der *Bergisch-Märkischen* Gesellschaft zu *Elberfeld* vorgeschlagen war, die Fortsetzung ihrer Eisenbahnlinie von *Dortmund* nicht über *Hamm* und *Drensteinfurt* nach *Münster*, sondern von *Dortmund* über *Lünen* und *Herborn* u. s. w. nach *Münster* gehen zu lassen, wodurch die Stadt *Hamm* an der *Lippe*, und einige andere Städte, welche von der *Cöln-Mindener* Bahn berührt werden, von der Elberfelder Bahn umgangen worden wären, so widersprachen die zu derselben Zeit in *Münster* und *Hamm* zusammengetretenen Eisenbahngesellschaften jenem ihnen sehr nachtheiligen Vorschlage der *Elberfelder* Gesellschaft, wandten sich deshalb an die Staatsbehörden und erwirkten, dafs die Eisenbahnstrecke von *Dortmund* nach *Münster* nicht über *Lünen* und *Herborn*, sondern über *Hamm* und *Drensteinfurt* nach *Münster* gehen solle; wozu auch der König unterm 9. Mai 1845 die definitive Concession der Ausführung zusicherte, welche unlängst von 4. März 1846 vollzogen und der *Münster-Hammer* Eisenbahngesellschaft ertheilt worden ist; wie es No. 34. der Ostfriesischen Zeitung vom 20. März d. J. aus Münster vom 13. März d. J. mittheilt. Das Capital der Gesellschaft besteht in 1 300 000 Thalern.

Zufolge der damaligen Vorschläge der Bergisch-Westphälischen Eisenbahngesellschaft von *Elberfeld, Hamm* und *Münster*, war es ein allgemeiner, in den öffentlichen Blättern von Rheinland-Westphalen oft wiederholter Wunsch und Vorschlag, die von *Elberfeld* über *Dortmund, Hamm* bis *Münster* aller-

Digitized by Google

höchsten Orts concessionirte Eisenbahn von *Münster* über *Rheina* bis zur Hannöversch-Preufsischen Grenze zum Anschlusse an die von *Emden* und *Osnabrück* über *Lingen* bis *Rheina* projectirte Hannöversche West-Eisenbahn fortzusetzen; eben wie dies obengedachtermafsen auch die Absicht und der Vorschlag der Hannöverschen Provinzen, Eisenbahngesellschaften und der disseitigen Staatsbehörde ist und bleiben wird, und eben wie es Preufsischer Seits aus gleichen Gründen nicht anders der Fall sein kann, da beide Staaten und die betheiligten Gegenden ein verhältnifsmäfsig grofses Interesse haben, den gegenseitigen Handelsverkehr in den westlichen Ländern zwischen *Weser, Lippe, Rhein, Ems* und *Nordsee* zu fördern, indem von Seiten Preufsens dadurch die Nordseehäfen an der Mündung der *Ems,* und von Seiten Hannovers der *Rhein* und dessen Nebenflüsse besser wie bisher erreicht werden und beide ihre Handelsgebiete vergröfsern werden.

Bis jetzt ist durch den zwischen Hannover und Preufsen am 13. März 1843 geschlossenen Staatsvertrag die Fortsetzung der Schiffbarmachung der *Ems* auf Preufsischem Gebiet, von der Hannöversch-Preufsischen Landesgrenze bis zur Stadt *Rheina* und von da bis zum Orte *Greven*, 2 Meilen von *Münster*, nebst einer Chaussée von *Greven* bis *Münster* stipulirt, und es sind die dazu nöthigen Arbeiten in demselben Jahre begonnen und seitdem bis jetzt fortgesetzt worden. Da nun die im Artikel 30. der Wiener Congrefs-Acte vom 9. Juni 1815 von Seiten der Krone Hannover übernommene Schiffbarmachung der *Ems* auf Hannöverschem Gebiete, von *Ostfriesland* bis zur Preufsischen Landesgrenze bei der Stadt *Rheina,* bereits in den Jahren 1820 bis 1827 auf eine Länge von etwa 22 Meilen mit einem Kosten-Aufwande von etwa 1½ Million Thaler ausgeführt worden ist: so eröffnet sich zwar dadurch, wenn nach Verlauf von 4 bis 5 stipulirten Arbeitsjahren, also etwa bis 1847 oder 1848 die Stromstrecke der *Ems* von *Rheina* bis *Greven* fahrbar gemacht und dann die Chaussée von *Greven* bis *Münster* fertig sein wird, eine gewöhnliche Stromschiffahrt bis *Greven,* und der Landtransport bis *Münster.* Da aber ein Strom und ein Canal, nach Abrechnung von drei bis vier Wintermonaten, nur höchstens Dreiviertel oder Zweidrittheil des Jahres fahrbar sind und die Umladung der Kaufmannsgüter aus Schiffen auf Wagen und zurück, zu *Greven* und *Münster,* Zeit und Geld kostet, also Chaussée und Canal für die Passage nicht so geeignet sind, wie Eisenbahnen: so ersetzt jene Schiffbarmachung der *Ems,* nebst der Chaussée, in vielem Betracht die Wirkung einer Eisenbahn, besonders für den Personenverkehr, nicht; wenn gleich auch wieder der Wasser-

Digitized by Google

transport für Waaren von *mittlerem* und *geringem* Werthe und von *grofsem Umfange* oder *Gewichte*, wenn es auf viel längere Zeit des Transports nicht ankommt, wegen der geringern Frachtkosten entschiedene Vorzüge vor dem Transport auf Chausséen und Eisenbahnen hat, und deshalb also ebenfalls vortheilhaft ist. Aus diesen Gründen ist zwar die Schiffbarmachung der *Ems*, von der Grenze bei *Rheina* bis *Greven*, für den gewöhnlichen Wasser- und Landtransport allerdings nöthig und nützlich, macht aber eine Eisenbahn von *Münster* nach *Ostfriesland* durchaus nicht *entbehrlich*, sondern auch die Eisenbahn ist höchst nothwendig und zu wünschen.

§. 5.

Übersicht und Bemerkungen über das Eisenbahnnetz im Königreich der Niederlande und dessen Anschlufs an die Hannöverschen und Preufsischen Bahnnetze.

Im Königreich der Niederlande hat man schon seit 6 Jahren den Bau von Eisenbahnen angefangen, und seitdem auch eifrig fortgesetzt, nachdem man die bedeutende Wirkung und den guten Erfolg sah, den die im October 1843 beendigte und eröffnete Eisenbahn von *Cöln* über *Düren* nach *Aachen* bis zur Belgischen Grenze, und von dort über *Lüttich*, *Löwen* u. s. w. nach *Antwerpen* und *Ostende* vom Anfang an hatte, und der sich weiterhin in noch gröfserem Maafse zeigte, und nachdem man sich in Holland überzeugt hatte, welche nachtheilige Wirkung diese, Holland *umgehende* Bahn auf dessen Handel und Schiffahrt haben werde, indem ganz Rheinland-Westphalen mittels jenes sogenannten *eisernen Rheines* Holland meiden und mit dessen Handelsverkehr nun ungestört concurriren würde, ohne sich den Niederländischen Schiffahrts- und andern dem Handelsverkehre lästigen Abgaben und Gesetzen zu unterwerfen.

Daher wurde 1839 und 1840 der Bau einer Eisenbahn von *Amsterdam* über *Haarlem*, *Leyden*, *Haag*, *Delft* nach *Rotterdam* angefangen und die Strecke von *Amsterdam* bis *Haarlem*, von etwa 2 Meilen lang, im Jahre 1840 eröffnet und in Betrieb gesetzt; wie es der Verfasser damals auf seiner Reise durch Holland sah. In den Jahren 1844 und 1845 ist jene Eisenbahn von *Haarlem* über *Leyden* bis zum *Haag* fortgesetzt, und bis dahin Ende 1844 eröffnet worden, und ferner in der Richtung auf *Rotterdam* in Arbeit. Hauptsächlich aber wurde die Verlängerung derselben Bahn von *Amsterdam* über *Utrecht* bis *Arnheim* am *Rhein* zu derselben Zeit begonnen, im Jahre 1845 vollendet und bis *Arnheim* am 16. Mai 1845 in Betrieb gesetzt.

Digitized by Google

Zufolge der in den Niederländischen öffentlichen Blättern, namentlich in der Handels- und politischen Zeitung: „Nieuwe Amsterdamsche Courant en algemeen Handelsblad" vom Jahre 1845 enthaltenen officiellen Nachrichten und Auszüge aus den Verhandlungen der Generalstaaten u. s. w. wurde im Laufe jener Zeit ein vollständiges Eisenbahnnetz für das Königreich der Niederlande entworfen, in den Kammern der Generalstaaten berathen, darüber beschlossen und dem Könige das Ergebnifs zur Bestätigung vorgelegt.

In der Sitzung der Generalstaaten vom 30. April 1845 ertheilte der Minister des Innern die Concession in der Art, dafs der Eisenbahnbau und dessen Betrieb der Privat-Industrie überlassen bleiben und dafs alle wichtigen Strafsen des innern Verkehrs und Handels mit dem Auslande, durch Verbindung der innern Haupthandelsstädte und Häfen unter sich und mit den angrenzenden Staaten mittels Eisenbahnen belebt und gestärkt werden sollen u. s. w. Der Gesammtbetrag der Kosten dieses Eisenbahnnetzes wurde auf 75 Millionen Gulden Holl. veranschlagt. Dieser Plan der Niederländischen Regierung ist bisher durch Ertheilung von Concessionen an Eisenbahngesellschaften seiner Verwirklichung immer näher gerückt, so dafs man an die allmälige Ausführung, deren Fortsetzung bis jetzt nicht aufhört, nicht zweifeln kann, da die Niederländer, gleich den Deutschen, das dringende Bedürfnifs haben und auch Vermögen, guten Willen und Thatkraft genug besitzen, um grofse Werke, die den Wohlstand und die Kraft ihres Vaterlandes erhöhen und befestigen, einmüthig und mit gutem Erfolge auszuführen; wie es die Erfahrung oft gezeigt hat.

Die Haupt- und Verbindungslinien des für das Königreich der *Niederlande* projectirten Eisenbahnnetzes sind, insoweit sie uns bekannt geworden, folgende:

1. Von *Amsterdam* über *Haarlem, Haag* nach *Rotterdam.* Diese Linie ist von *Amsterdam* bis *Haag* schon im Betriebe.
2. Von *Amsterdam* über *Utrecht* nach *Arnheim* ist die Bahn vollendet und im Mai 1845 in Betrieb gesetzt. Die Fortsetzung von *Arnheim* bis zur *Preufsischen* Grenze, auf *Emmerich* und *Wesel,* zum Anschlufs an die *Rhein-Weser* Bahn, mittels der von *Duisburg* auf *Wesel* und *Emmerich* projectirten Preufsischen Bahn, wird von den beiden Staaten ernstlich beabsichtigt.
3. Von der bis *Arnheim* vollendeten Eisenbahn ist eine, parallel mit der *Yssel* laufende Bahnlinie von *Arnheim* über *Zütphen, Deventer, Zwolle* nach *Kampen* einerseits, und von *Zwolle* über *Meppen, Assen, Grö-*

Digitized by Google

ningen, Delfzyhl nach der *Ems* anderseits, nebst den Zweigbahnen von *Zwolle* und *Meppel* nach der *Lemmer, Leuwarden* und *Harrlingen* in *Westfriesland*, und Zweigbahnen zum Anschlusse an die *Hannöversche* Eisenbahnlinie von *Ostfriesland* und *Osnabrück*, von *Zwolle* über *Raalte, Almelo, Nordhorn* auf *Lingen* und von *Gröningen* über *Neuschanz* auf *Leer* ernstlich projectirt.

4. Im Innern Hollands ist ferner eine directe Verbindung von *Utrecht* über *Gouda* nach *Rotterdam* entworfen; desgleichen
5. Von *Haarlem* nach dem *Helder;* wohin bereits der Nordcanal von *Amsterdam* aus führt.
6. Von *Mastricht* nach *Aachen* ist eine Eisenbahn im Bau begriffen.
7. Die Eisenbahnen von *Mastricht* nach *St. Trond*, dem Endpuncte der Belgischen Bahn, und über *Eyndhoven* nach *Herzogenbusch, Breda, Gertruidenberg* und nach mehreren Puncten der *Schelde*-Mündungen, sind Projecte.
8. Von *Utrecht* über *Amersvoort* und *Harderwyk* nach *Zwolle* u. s. w. ist ebenfalls eine Eisenbahn projectirt.
9. Vom *Haag* nach dem Seebade *Scheveningen* und von *Haarlem* nach *Zandvoort* sind atmosphärische Eisenbahnen vorgeschlagen worden.

Dieses Niederländische Eisenbahnnetz wird die Niederländischen Häfen an der *Nordsee*, am *Südersee* und an den Hauptströmen, nemlich *Amsterdam, Rotterdam*, den *Helder, Harderwyk, Lemmer, Harlingen, Kampen, Zwolle, Gröningen* und *Delfzyhl* und mehrere andere See- und Stromhäfen unter sich und mit den Haupthandels- und Fabrikstädten der Niederlande im Innern verbinden. Die Verbindung mit dem Innern von Deutschland wird auf folgende Weise beabsichtigt.

a. Die Verbindung mit dem untern *Rheine* und der Preufsischen *Rhein-Weser* Bahn wird von *Amsterdam* über *Utrecht*, *Arnheim*, auf *Emmerich* und *Wesel* bis *Duisburg* nach der *Cöln-Mindener* Bahn gehen.

b. Die Verbindung mit der Hannöverschen *West-Eisenbahn* in Westphalen geht in der Richtung von *Zwolle, Raalte* über *Almelo* und *Nordhorn* nach *Lingen.*

c. Die Verbindung mit der Unter-Ems in Ostfriesland bekommt die Richtung von *Gröningen* über *Neuschanz* auf *Leer*, und von *Gröningen* nach *Delfzhyl* u. s. w. an der *Ems*, und nach *Emden.*

Digitized by Google

d. Die Verbindung mit Belgien geschieht von ***Breda*** auf ***Antwerpen*** und von ***Mastricht*** auf ***Mecheln.***

e. Die Verbindung mit dem Mittelrheine bekommt die Richtung über ***Herzogenbusch, Mastricht*** und ***Aachen.***

Ob und wann dieses Niederländische Eisenbahnnetz, von etwa 170 bis 180 Deutschen Meilen lang, so wie es projectirt ist, oder in welcher Art sonst, ganz ausgeführt werden wird, müssen die nächsten 10 Jahre lehren. Die Kosten werden sehr hoch sein, und können sich möglicherweise auf 80 oder 100 Millionen Gulden Holländisch belaufen.

Für Deutschland, und namentlich für die an die Niederlande grenzenden Theile von Preufsen und Hannover, hat das Niederländische Eisenbahnnetz durch den Anschlufs an das Deutsche Bahnnetz grofses Interesse; Obiges gewährt eine allgemeine Übersicht des ganzen Plans und seiner einzelnen Theile, so wie der Anschlufspuncte an die diesseitigen Bahnlinien. Ein gleiches Interesse für die Niederländer hat das an Niederland stofsende Eisenbahnnetz der Preufsischen und Hannöverschen Provinzen.

Was insbesondere die Verbindung des ***Hannöverschen*** mit dem ***Niederländischen*** Eisenbahnnetze betrifft, so haben wir oben erwähnt, dafs darüber schon im Januar 1845 zwischen den Deputirten des Kaufmannstandes und des Eisenbahncomité's von ***Osnabrück, Bramsche, Lingen*** und ***Nordhorn*** und den Niederländischen Deputirten von ***Deventer, Zwolle, Amelo*** und ***Kampen*** u. s. w. Berathungen gepflogen worden sind, aus welchen das durch öffentliche Blätter bekannt gewordene Ergebnifs hervorgegangen ist, dafs beide Theile zum Anschlusse von ***Almelo*** über ***Nordhorn*** nach ***Lingen*** geneigt sind, und dafs auch schon die Niederländischen Deputirten im Namen ihrer Committenten ermächtigt waren, zu erklären, dafs sie die Garantie der Zinsen von einem Anlagecapital von 8 Mill. Guld. Holländ. für ihren Antheil übernehmen wollten, also selbstredend auch das Capital für die Zweigbahn von ***Zwolle*** über ***Almelo*** bis zur Hannöverschen Grenze bei ***Nordhorn*** und ***Lingen,*** nach ***Osnabrück*** u. s. w.

Zu derselben Zeit wurde auch durch die Niederländer das Project zu einer Eisenbahn von ***Gröningen*** über ***Neuschanz*** nach ***Leer*** u. s. w. und deren Fortsetzung auf ***Oldenburg*** bis ***Bremen*** gemacht; welcher Vorschlag von Seiten der Niederländischen Gesellschaft für die ***Rhein-Yssel*** Bahn Anfangs 1846, nicht allein dem Eisenbahncomité von ***Leer*** u. s. w., sondern auch den Behörden von ***Hannover, Oldenburg*** und ***Bremen*** vorgelegt sein soll; wovon aber bis jetzt kein Ergebnifs bekannt geworden ist.

Digitized by Google

Die beiden Haupt-Anschlüsse an die Hannöversche Eisenbahn, welche die Niederländer, gleich den angrenzenden Hannöverschen Provinzen, vorzüglich wünschen, sind die von *Zwolle* über *Almelo* nach *Nordhorn* und *Lingen*, und von *Gröningen* über *Winschooten* und *Neuschanz* nach *Leer*. Die Fortsetzung der Niederländischen *Rhein-Yssel* Bahn, von *Arnheim* über *Zütphen*, *Deventer*, *Zwolle*, *Assen*, *Gröningen* bis *Delfzyhl*, nach der Mündung der *Ems* in die Nordsee unweit *Emden*, kann ihnen auf ihrem eigenen Gebiet Niemand wehren, und es wird von Seiten der Niederländer diese Linie wohl *vorzugsweise* ausgeführt werden, weil die Mündungen der *Ems* und die unmittelbar daran liegende, befestigte Hafenstadt *Delfzyhl* für ihre Seeschiffahrt und Handel sehr wichtig sind; im Frieden wie im Kriege.

Da zwischen *Delfzyhl*, *Emden* und *Leer* eine tägliche regelmäfsige Dampfschiffahrt zum Personen-, aber nicht zum grofsen Waarentransport Statt findet, so kann zwar der erstere künftig fortwähren, ohne unterbrochen zu werden, der letztere aber kann mit Dampfwagen nicht Statt haben, weil eine Brücke quer über die *Ems*, zwischen *Delfzyhl* und *Emden*, von einem Ufer zum andern, nicht wohl möglich ist. Denn diese Brücke würde von *Delfzyhl* bis zur Ostfriesischen Landspitze, die *Knock* genannt, quer über die *Ems*, etwa 24 000 Fufs lang werden und an 4 bis 5 Millionen Thaler kosten. Die im Jahre 1812 auf Befehl *Davoust's* über die Elbe zwischen Hamburg und Haarburg in 83 Tagen erbaute hölzerne Brücke war 15 173 Fufs lang. Die Brücke zwischen *Delfzyhl* und der *Knock* über die *Ems* würde also dieselbe an Länge, Kosten und Gefahr noch übertreffen und für die Strom- und Seeschiffahrt ein grofses Hindernifs sein. Es würde eine kostbare und zeitraubende doppelte Umladung der mit Dampfwagen in *Emden* und *Delfzyhl* ankommenden und abfahrenden Waarenzüge, von den Wagen in die Dampfschiffe, und zurück, nöthig sein. Der Übergang über die *Ems* oberhalb *Leer* auf einer Brücke ist nicht sehr schwierig.

Von Seiten *Hollands* ist hier der Anschlufs der von *Amsterdam* nach *Arnheim* vorhandenen Eisenbahn an das *Preufsische* Bahnnetz, namentlich an die *Rhein-Weser* Bahn, vom Könige der Niederlande durch den Beschlufs vom 20. Mai 1845 genehmigt und es sind die Herrn *B. J. Enthoven* und Comp., als Commissionaire der Eisenbahn von *Amsterdam* über *Utrecht* nach *Arnheim* und für die Ausdehnung der Bahn in der Richtung auf *Emmerich* bis zur Preufsischen Grenze und zu einigen anderen Bahnen u. s. w. bestätigt worden, so dafs der Anschlufs an die Preufsische *Rhein-Weser* Bahn, sobald

Digitized by Google

derselbe mit *Preufsen* festgestellt sein wird, in drei Jahren, also im Jahre 1848 erfolgen mufs. Von Seiten der *Niederländer* steht der Anschlufs also fest. Von Seiten *Preufsens* ist er um so eher zu erwarten, da die dazu nöthige Fortsetzung der *Minden-Cölner* Bahn von *Duisburg* über *Oberhausen, Hölten, Dinslaken, Wesel, Isselburg* bis zur Holländischen Grenze unweit *Emmerich*, von etwa 7¼ Meilen lang, schon seit 2 Jahren ernstlich beabsichtigt und (zu 1 900 500 Thlr.) schon veranschlagt ist, auch an der *Cöln-Mindener* Bahn, in ihrer ganzen Länge, seit dem Mai 1844 fortwährend aufs thätigste gearbeitet und die Bahnstrecke von *Duisburg* über *Kalkum, Düsseldorf, Benrath, Langenfeld, Kupfersteg, Mühlheim* bis *Deutz* bei *Cöln* vollendet und im Betriebe ist, mithin die Zweigbahn von *Duisburg* bis *Wesel* und *Emmerich* wahrscheinlich auch bald wird angefangen werden, so dafs also die Anschliefsung dieser Linie an die auf *Arnheim, Anholt* u. s. w. führende, weit kürzere Linie, auch sehr bald erfolgen kann und erfolgen dürfte.

Aus dieser kurzen Angabe der im Königreich der Niederlande seit 1843 bis jetzt theils projectirten und höchsten Orts bestätigten, theils vollendeten und in Betrieb gesetzten, theils in Arbeit begriffenen Eisenbahnen sieht man, dafs die Niederlande, nach Vollendung dieser Entwürfe, auch hier keinem andern Staate verhältnifsmäfsig nachstehen werden. Mit ihrer *Dampfschiffahrt*, von 77 Strom- und Seedampfschiffen, mit 5500 Pferden Kraft, sind die Niederlande sogar ein glänzendes Vorbild.

§. 6.

Eisenbahnprojecte im Grofsherzogthume Oldenburg, und deren Anschlufs an das Hannöverisch-Preufsische Bahnnetz.

Es ist noch übrig, desjenigen Theils des nordwestlichen Deutschlands zu gedenken, welcher zwischen den Mündungen der *Weser, Jahde,* und *Ems* in die Nordsee liegt, an diese Gewässer grenzt, an die West-, Süd- und Ostseite des Königreichs *Hannover,* an das Gebiet der Stadt *Bremen* stöfst, und von demselben abwärts, von der *Weser* bis zu deren Einmündung in die Nordsee begrenzt und umschlossen wird. Dieser Theil des nordwestlichen Deutschlands, welcher, wie mehrere andere desselben, bis jetzt noch keine ausgeführte und in Betrieb gesetzte Eisenbahnen hat, ist das *Grofsherzogthum Oldenburg.*

Die für Handel und Schiffahrt günstige Lage *Oldenburgs* an der *Nordsee,* der *Jahde, Hunte* und *Weser,* so wie sein, für Ackerbau, Viehzucht, Holz, Fehncultur und andere Natur-Erzeugnisse förderlicher guter Boden, imgleichen

Digitized by Google

seine Fabriken und Gewerbe aller Art, besonders aber seine nicht unbedeutende Strom- und Seeschiffahrt, nebst Handelsverkehr mit den überseeischen Staaten und dem Innern von Deutschland, sind hinreichend wichtig, dafs künftig auch dieses Land an das grofse Eisenbahnnetz Deutschlands sich anschliefse. Deshalb sind denn auch, besonders im vorigen Jahre, im Grofsherzogthum *Oldenburg* dem Publico verschiedene Projecte zur Anlage von Eisenbahnen durch dortige Privatpersonen in öffentlichen Blättern wiederholt vorgelegt und empfohlen worden, die auch in die öffentlichen Zeitschriften des Auslandes übergegangen und so in Deutschland bekannt geworden sind. So findet man unter andern in No. 40. „der Mittheilungen aus *Oldenburg*" vom 4. Octbr. 1845, unter der Überschrift „Eisenbahn von *Preufsisch-Minden, Osnabrück, Münster* nach *Oldenburg, Brake, Varel, Leer*" einen Aufsatz, an dessen Schlusse eine Linearzeichnung von den Hauptpuncten dieses Projects sich befindet, nach welcher *Leer, Varel, Brake, Oldenburg, Osnabrück, Münster* und *Minden* durch eine Eisenbahn vereinigt werden sollen. Die Gründe für dieses Project sind in dem Aufsatze enthalten; auf welchen wir der Kürze wegen verweisen.

Wir bemerken indefs, dafs in den obengenannten „Oldenburgschen Mittheilungen" der Vorschlag in No. 4. des Hannöverschen Volksfreundes vom Januar 1846, 5ter Jahrgang Seite 42 u. s. w., unter der Überschrift „*Nordsee-Eisenbahn*", übergegangen ist, in welchem die Deutsche *Donau*gesellschaft in *Berlin* aus obigen Mittheilungen aus *Oldenburg* die Nothwendigkeit hervorheben soll, das Deutsche Publicum mit der projectirten *Brake-Mindener* Eisenbahn bekannt zu machen; wie es auch auf diesem Wege geschehen sein wird.

In dem Projecte einer vom Grofsherzogthum *Oldenburg* ausgehenden *Nordsee*-Eisenbahn sind folgende zwei verschiedene Richtungen derselben angegeben, nemlich:

Erste Richtung. Von *Emden* bis *Leer* 3¾ Meilen; von da nach *Oldenburg* 7¼ Meilen; von da nach *Wechta* 6⅛, bis *Damme* 3¼, bis *Dielingen* (Preufsisch) 1⅞, und von da bis *Preufsisch-Minden* 5¾ Meilen; zusammen von *Emden* bis *Preufsisch-Minden* 27⅞ Meilen. Von der hier bezeichneten Bahn ab ist eine Zweigbahn, von dem Preufsischen Orte *Dielingen* nach *Osnabrück* 3¾, von *Osnabrück* nach *Lengerich* 2¼, von *Lengerich* nach *Münster* 4 Meilen, zusammen von *Emden* bis *Münster* 32⅛ Meilen lang, vorgeschlagen.

Die *zweite* Richtung ist von *Emden* bis *Leer* 3¾ Meilen lang; von da bis *Oldenburg* 7⅛ Meilen, bis *Cloppenburg* 4¾ Meilen, von da bis zur *Hannöversch-Oldenburgschen* Grenze, nach der Hannöverschen Stadt *Quakenbrück*,

Digitized by Google

2¼ Meilen, von da bis *Bramsche* 4 Meilen und bis Osnabrück 2 Meilen, bis hiehin zusammen . . . . . 24⅜ Meilen,
und von *Osnabrück* bis *Preußisch-Minden* . . . . . 8¾ –
Zusammen 33¼ Meilen
lang. Ferner von *Osnabrück* bis *Lengerich* 2¼ M. und von da bis *Münster* . . . . . 4 – } . . . 6¼ Meilen.
Mithin würden von *Emden* über *Leer, Oldenburg, Quakenbrück, Bramsche, Osnabrück* bis *Preußisch-Minden* . . . 30⅜ Meilen,
und von *Emden* nach *Münster* . . . . . 33⅛ Meilen
sein. Rechnet man zu beiden Richtungen die Länge der Eisenbahnstrecken hinzu, welche dem Project zufolge außerdem noch gebaut werden sollen, nemlich von *Oldenburg* über *Rastede* nach *Bracke* nach der Weser . 4 Meilen,
und von *Rastede* nach *Varel*, nach der *Jade* . . . . . 4 –
zusammen 8 Meilen,
so ist dies ganze Bahnnetz in der *ersten* Richtung von *Emden*
bis *Münster* . . . . . 40⅛ Meilen,
und von *Emden* bis *Preußisch-Minden* . . . . . 35⅞ Meilen,
und nach der *zweiten* Richtung:
von *Emden* bis *Minden* . . . . . 38⅝ Meilen,
von *Emden* bis *Münster* . . . . . 41⅛ M. lang.

Vergleicht man mit diesen Längen des *Oldenburger Nordsee*-Bahnsystems, von *Emden* bis *Minden* und von *Emden* bis *Münster*, die Längen der in §. 3. beschriebenen Hannöverschen *Westbahn* oder die des *Ostfriesisch-Osnabrücker* Bahnsystems zwischen denselben Puncten; so findet sich Folgendes:

1. Die Bahnlänge von *Emden* über *Leer, Lingen, Freren, Bramsche, Osnabrück, Melle* und *Bünde* bis *Preußisch-Minden* beträgt . . . . . 31 Meilen.
2. Desgleichen von *Emden* über *Leer, Lingen, Rheina* bis *Münster* . . . . . 23¼ –

Nach dem *Oldenburgischen* Nordsee-Bahnsystem war:

1. Die Länge von *Emden* bis *Minden*,
in der ersten Richtung . . . . . 27⅛ –
in der zweiten . . . . . 33⅛ –
2. Die Länge von *Emden* bis *Münster*,
in der ersten Richtung . . . . . 32⅛ –
in der zweiten Richtung . . . . . 33⅛ –

Digitized by Google

Mithin sind die Längen des *Oldenburgschen* Nordsee-Bahnsystems gröfstentheils beträchtlicher; weshalb denn auch die Anlagekosten und alle andern Kosten dafür verhältnifsmäfsig gröfser sein werden. Abgesehen aber auch von diesem Unterschiede, giebt es noch andere Gründe, aus welchen sowohl Hannöverscher als Preufsischer Seits das *Ostfriesisch-Osnabrücker* Bahnsystem und dessen Verbindung mit dem Preufsischen, den jetzt bestehenden Tractaten und Bestimmungen gemäfs, dem *Oldenburger* dürfte vorgezogen werden.

Diese Gründe sind folgende:

A. In der oben angegebenen ersten Richtung des *Oldenburgschen* Projects würden zwar auf Hannöverschem Gebiete *Emden, Leer* und *Osnabrück*, und auf Preufsischem Gebiete *Minden* und *Münster*, als Hauptpuncte, berührt werden: aber von *Leer* würde die ganze Eisenbahnlinie am *Emsstrome* über *Papenburg, Meppen, Lingen, Rheina, Greven* bis *Münster*, und von *Lingen* über *Freren, Fürstenau* und *Bramsche* bis *Osnabrück* ausgeschlossen werden.

B. In der zweiten Richtung würden zwar *Emden, Leer, Quakenbrück, Bramsche, Osnabrück* auf *Hannöverschem*, und *Minden* und *Münster* auf *Preufsischem* Gebiete als Hauptpuncte berührt werden, aber die Bahnstrecke von *Leer* bis *Lingen* und *Bramsche*, unweit *Osnabrück*, so wie von *Lingen* über *Rheina* bis *Münster*, würde umgangen werden.

Dadurch fiele dann auch der Anschlufs des *Holländischen* Eisenbahnsystems an die von *Leer* über *Lingen* bis *Münster* projectirte Bahn über den Haufen. In beiden Fällen würde die *Ems*gegend von *Leer* bis *Münster* eisenbahnlos bleiben und wahrscheinlich wohl keine so grofse Zweigbahnen auf eigene Kosten bauen, als nöthig wären, um das *Oldenburgsche* Nordsee-Bahnsystem mit eben den Kosten und Erfolgen für sich zu erreichen, wie durch die Hannöversch-Preufsische Westbahn von *Emden* über *Leer, Meppen, Lingen, Rheina, Münster* bis *Hamm*, und von *Lingen* über *Freren, Bramsche, Osnabrück, Melle, Bünde* bis *Preufsisch-Minden* und *Hannover*.

Aus diesen und andern wichtigen Gründen ist daher nicht zu erwarten, dafs die Staatsregierungen Hannovers und Preufsens von dem durch landständische Beschlüsse und durch Genehmigung der höchsten Staatsbehörden schon feststehenden Bahnsystem in ihren westlichen Provinzen abgehen, oder dasselbe auch nur wesentlich verändern werden, weil kein Vortheil, sondern nur überwiegende Nachtheile für die betheiligten Gegenden und für den Handelsverkehr beider Staaten im allgemeinen daraus erwachsen würden.

Digitized by Google

Da durch das Preufsische, wie durch das Hannöversche Bahnsystem, sowohl die *Weser*, als die *Ems*, an mehreren Puncten vortheilhaft auf dem möglich-kürzesten Wege erreicht werden, so kann es keinen Werth für Hannover und Preufsen haben, diese Ströme nun auch noch auf anderem Wege, durch die *Oldenburgsche* Nordseebahn, entweder an denselben, oder an noch einigen andern Puncten zu erreichen, dagegen wichtigere Gegenden und Hafenpuncte zu umgehen, und dazu noch bedeutend mehr Kosten anzuwenden, als das jetzige weit zweckmäfsigere und vortheilhaftere *Westbahn*system erfordert.

Es scheint also für beide Theile zweckmäfsiger und minder kostbar zu sein, wenn man von Seiten *Oldenburgs* zur Erreichung seines Zweckes folgendes einfache Bahnsystem auf eigenem Gebiete ausführt:

1. Von der Hauptstadt *Oldenburg*, an der schiffbaren *Hunte*, über *Rastede* und *Varel* nach der *Jahde* . . . . . 4 Meilen.
2. Von *Oldenburg* über *Rastede* und *Bracke* nach der *Weser* 4 –
3. Von *Oldenburg* über *Kloppenburg* bis zur Hannöverschen Grenze bei der Stadt *Quakenbrück* . . . . . 7½ –

Auf *Oldenburgschem* Gebiet bis hieher 15½ Meilen.

4. Von *Quakenbrück* bis *Merzen*, zwischen *Fürstenau* und *Bramsche*, nach der *Hannöverschen* Westbahn, auf *Lingen* und *Osnabrück*, auf Hannöverschem Gebiet . . . . . 3½ –

Zusammen 19 bis 20 Meilen

lang, die zusammen höchstens 5 Millionen Thaler kosten können, die Meile zu 250 000 Thaler gerechnet.

Nimmt man an, dafs das von der Niederländischen Gesellschaft für die Rhein-Ysselbahn Anfangs 1846 den Staatsregierungen von *Hannover*, *Oldenburg* und *Bremen* vorgeschlagene Eisenbahnproject, nach welchem eine Zweigbahn von *Gröningen* über *Leer* und *Oldenburg* bis *Bremen* ausgeführt werden soll, wie wir es oben beim Niederländischen Eisenbahnnetze sahen, das Oldenburgische Netz noch nicht umfasse, so wird das Grofsherzogthum *Oldenburg* ein seinen Bedürfnissen angemessenes Bahnsystem bekommen, welches sich auf möchlichst kurzem und zweckdienlichem Wege an die Bahnsysteme von *Hannover*, *Preufsen* und *Holland* anschliefst, ohne diese Nachbarstaaten theilweise schädlich zu umgehen.

Nach diesem unmaafsgeblichen Vorschlage eines einfachen und wie es scheint für alle betheiligten Staaten zweckmäfsigen Bahnsystem würde *Olden-*

Digitized by Google

burg (ein für Handel und Schiffahrt des nordwestlichen Deutschland wichtiger Länder-Abschnitt an der Deutschen Nordseeküste) mit dem ganzen Deutschen Bahnsysteme möglichst zweckmäfsig verbunden werden. Daher haben wir uns erlaubt, unsere Ansichten darüber zur weitern Prüfung offen und unpartheiisch vorzulegen.

Von der vorstehenden kurzen Darstellung der Eisenbahnprojecte, die in den letzten 4 Jahren im nordwestlichen Deutschland gemacht worden und theils schon in der Ausführung begriffen sind, gehen wir jetzt zu einem zweiten Abschnitte, zu dem nicht minder wichtigen Gegenstande der Verbindung des Eisenbahnnetzes mit den *schiffbaren Hauptströmen* jener Ländertheile Deutschlands über.

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Kurze Übersicht der schiffbaren Hauptströme, welche mit dem Eisenbahnnetze des nordwestlichen Deutschlands zwischen Weser, Lippe, Rhein, Ems und Nordsee in Berührung stehen.

---

§. 7.

Die schiffbaren Hauptströme des nordwestlichen Deutschlands, welche den obenbezeichneten Länder-Abschnitt theils begrenzen, theils durchfliefsen, in die Nordsee münden und das Eisenbahnnetz der westlichen Theile von Hannover und Preufsen in mehreren Puncten berühren, oder durchschneiden, sind ***Weser, Ems, Lippe*** und ***Rhein.***

Die ***Elbe*** gehört ***Ober-*** und ***Niedersachsen, Böhmen*** und dem nördlichen Deutschland als Grenzstrom zwischen der Ost- und Nordsee an, hangt zwar mittelbar durch das grofse Eisenbahnnetz mit dem ***nordwestlichen*** Deutschland zusammen, begrenzt und durchfliefst dasselbe aber nicht, so dafs sie, ungeachtet ihrer Wichtigkeit für ganz Deutschland, ebenso wenig wie die ***Oder*** und ***Weichsel, hier*** in Betracht kommt.

Wir gedenken im vorliegenden Fall blofs derjenigen schiffbaren Ströme und deren Nebenflüsse, die sich innerhalb des ***nordwestlichen Deutschlands*** und der hier fraglichen Ländertheile, und ihres Eisenbahnnetzes befinden.

I. ***Die Weser***

wird bekanntlich durch den Zusammenflufs der aus Thüringen und Kurhessen kommenden ***Werra*** und der ***Fulda*** nahe unterhalb der Stadt ***Hannöverisch-Münden,*** gebildet. Die ***Fulda*** wird von ***Cassel*** bis ***Münden*** seit einigen Jahren von einem Dampfboote regelmäfsig befahren. Sie wurde schon im Jahre 1811, in dieser etwa 5 Meilen langen Strecke, unter Leitung des Verfassers regulirt und schiffbar gemacht. Die in Thüringen entspringende, durch das sächsische und hessische Gebiet fliefsende ***Werra*** war schon früher, von ***Wannfried, Eschwege, Allendorf, Witzenhausen*** und ***Hedemünden*** bis ***Hannöverisch-***

Digitized by Google

Münden für kleine Flufsschiffe fahrbar und für das aus Thüringen kommende Brenn- und Bauholz flösbar. Im Jahre 1845 hat eine in *Münden* zusammengetretene Gesellschaft für diese Flufsstrecke ebenfalls ein Dampfboot angeschafft.

Die Hauptschiffahrt auf der *Oberweser* fängt zu *Hannöverisch-Münden* an und geht stromabwärs bis *Bremen* und *Bremerhafen*, wo die *See*schiffahrt anfängt.

Die beiderseitigen Uferstaaten an der *Weser* sind *Hannover*, *Kurhessen*, *Braunschweig*, *Preufsen*, *Lippe*, *Oldenburg* und *Bremen*. Die Länge des Stroms von *Münden* bis *Bremen* beträgt etwa 48 Meilen und, einschliefslich der *Fulda*, von *Cassel* bis *Bremenhafen*, 55 Meilen.

Die Stadt *Münden*, am Anfangspuncte der *Weser* und den Endpuncten der *Fulda* und *Werra*, hat einen bedeutenden Handels- und Schiffahrtsverkehr. Die Haupt-Handels- und Poststrafsen aus dem nördlichen Deutschland etc. in das südliche, gehen durch *Münden* auf *Cassel*, *Frankfurt a. M.* in die *Rheinlande* u. s. w. Auch wird die von *Hildesheim*, über *Einbeck*, *Nordheim*, *Göttingen* u. s. w. zum Anschlufs an die von *Halle* nach *Cassel* angefangene Thüringer Eisenbahn *Münden* berühren und sich mit jener Bahn an der Kurhessischen Grenze vereinigen.

Die übrigen Orte, welche von *Münden* stromab an beiden Ufern der *Weser* liegen und am Handels- und Schiffsverkehr auf derselben Theil haben, sind folgende: am linken Ufer, *Veckerhagen*, *Carlshafen* an der Mündung der *Diemel*, *Herstelle*, *Beverungen*, *Höxter*, *Corvey*, *Polle*, *Bodenwerder*, *Grohnde*, *Rinteln*, *Vlotho*, *Rehme*, *Preufs. Minden*, wo die von *Braunschweig*, *Hildesheim*, *Haarburg* und *Bremen* über *Hannover* gehenden Eisenbahnen sich mit der *Rhein-Weserbahn*, so wie mit der Hannöverschen *Westbahn* von *Emden* über *Leer*, *Lingen*, *Osnabrück*, *Melle* und *Bünde* verbinden werden. Am rechten Ufer der *Weser*, von *Hann. Münden* anfangend, liegen die Örter *Lippoldsberg*, *Bodenfelde*, *Lauenförde*, *Fürstenberg*, *Holzminden*, *Hameln*, *Oldenburg und Hausberge*. Von *Preufs. Minden* stromab liegen ferner am rechten Ufer der Weser, *Nienburg*, welches von der Hannöver-Bremerbahn berührt wird, *Drakenburg*, *Verden*, an der Mündung der schiffbaren *Aller* in die Weser, berührt von der Hannover-Bremer Bahn, und endlich *Bremen*, als Endpunct dieser Eisenbahn; ferner *Vegesack*, *Gerstendorf* und *Bremerhafen*, an der Mündung der *Gerste*, wo vor einigen Jahren ein

Digitized by Google

Hafen für grofse Seeschiffe angelegt ist. Endlich *Bremerlehn* und *Vremen*, an der Mündung der *Weser* in die *Nordsee*. Am linken Ufer der *Weser*, unterhalb von *Preufs. Minden*, stromabwärts, liegen *Petershagen*, mit einem Stromhafen, *Schlüsselburg*, *Stolzenau*, *Liebenau* und *Hoya*; unterhalb Bremen, *Elsfleth*, an der Mündung der bis Oldenburg schiffbaren *Hunte* und *Braake*, beide mit guten Häfen für Strom- und Seeschiffe. Ferner, im Grofsherzogthum *Oldenburg*, die Örter *Rotenkirchen*, *Esensham*, *Blexum*, *Tettens* und *Burhafe*, unter welchen für die grofse Strom- und Seeschiffahrt die am linken Ufer der Weser liegenden Hafenplätze *Elsfleth* und *Braake* bei weitem die wichtigsten sind und es schon seit undenklichen Jahren waren, ehe der *Bremerhaven* angelegt wurde. *Elsfleth* und *Braake* blieben für die Schiffahrt und den Handel auf der Weser und zur See stets wichtig und verdienen daher bei den Eisenbahnprojecten des Grofsherzogthums *Oldenburg* besonders mit berücksichtigt zu werden.

Auf der *Weser* ist die *Dampfschiffahrt* schon seit mehreren Jahren eingeführt. Die Stadt *Bremen* war die *erste* in Deutschland, welche die Dampfschiffahrt auf einem Deutschen Strome, der *Weser*, einführte, und im Jahre 1816 den Anfang damit machte. Die *Weser* ist daher der *erste* Deutsche Strom, der von einem Dampfboote befahren wurde.

Nach einigen mifsglückten Versuchen, die theils von der damaligen Unvollkommenheit der Maschinen, theils auch von dem Zustande des Strombetts der Weser herrührten, wurde im Jahre 1832, als jene Hindernisse gehoben waren, von Seiten der Stadt *Bremen* die Dampfschiffahrt mit Kraft und Muth wieder erneuert und es trat im Jahre 1843 eine Weserdampfschiffahrts-Gesellschaft zusammen, welche 1845 auf der *Oberweser* zwischen *Bremen* und *Hannöv. Münden* schon 4 Dampfboote, zusammen von 160 Pferdekraft hatte und noch drei dergleichen anschaffte. Aufserdem fuhren für die Braunschweigsche Stadt *Holzminden* 2 Dampfboote, zusammen von 60 Pferdekraft; also fuhren damals auf der *Oberweser* schon 6 Dampfboote, zusammen von 220 Pferdekraft. Von *Bremen* ab fuhren damals auf der *Unterweser* 5 Dampfboote, zusammen von 206 Pferdekraft: mithin im Ganzen auf der Ober- und Unterweser 11 Dampfboote von 426 Pferdekraft. Die Seedampfschiffe für die Fahrt von und nach den Seehäfen sind darunter nicht mitbegriffen. Seit Anfangs 1845 bis jetzt 1846, hat sich die Dampfschiffahrt Bremens, sowohl auf der Weser, wie zur See, sehr erweitert; worüber uns jedoch die nähern Angaben bis jetzt fehlen.

Digitized by Google

Aus dieser kurzen Übersicht des Laufs der Weser geht nun die Beziehung des *Hannöverschen* Bahnnetzes zu derselben, so wie zu der *Nordsee* hervor, insofern dieses Netz von der *Weser* und der *Nordseeküste* umschlossen ist. Da der Theil des *Hannover-Hanseatischen* Bahnnetzes, welcher in diesem Länder-Abschnitte liegt, zum Theil begonnen ist, der noch nicht vollendete Theil aber, den Staatsverträgen und Regierungsbeschlüssen gemäfs, unbedenklich ausgeführt werden wird, so kann man dessen Vollendung in einigen Jahren erwarten; so dafs dann der Theil des Königreichs *Hannover* zwischen *Weser, Ems* und *Nordsee* nicht mehr eisenbahnlos sein wird.

§. 8.

II. *Die Ems und deren Nebenflüsse.*

Eine ausführliche hydrographische Beschreibung der *Ems* und ihrer Nebenflüsse, so wie der Hafen- und Schiffahrts-Anstalten *Ostfrieslands* hier zu liefern, gestatten der Zweck und die engen Grenzen der vorliegenden Schrift nicht. Wir bemerken, dafs über diese Gegenstände in den frühern Schriften des Verfassers vollständigere Nachrichten enthalten sind, und zwar im 3ten und 4ten Heft 13ten Bandes des *Crelle*schen Journals für die Baukunst, in der Abhandlung: „Kurze Übersicht der physiographisch-hydrographischen Beschaffenheit von „Ostfriesland u. s. w." und im 21ten, 22ten und 23ten Bande desselben Journals, in den „historisch-hydrographischen Nachrichten von den Häfen und andern „Schiffahrts-Anstalten Ostfrieslands bei der Stadt Emden und in den Ems-„mündungen, und von den übrigen Häfen und Schiffahrts-Anstalten Ostfrieslands „an der Nordseeküste und dem Emsstrome u. s. w." Der Verfasser nimmt darauf Bezug und beschränkt sich hier nur auf das Nothwendigste, was der Zusammenhang erfordert.

Unter den Strom- und Seegeländen des nordwestlichen Deutschlands sind, hinsichtlich des Schiffahrts- und Handelsverkehrs zur See und ins Innere, die westlichen Theile von *Hannover* und *Preufsen*, zwischen *Weser, Ems, Lippe, Rhein* und *Nordsee*, für *Hannover, Osnabrück* und *Ostfriesland*, und für *Preufsen* der gröfste Theil von *Westphalen* und den *Rheinlanden* die wichtigsten. Insbesondere ist *Ostfriesland* zunächst dadurch wichtig, dafs es in diesen Strom- und Seeküstengegenden viele bedeutende Hafen- und Seehandelsplätze an der *Ems* und an den *Nordsee*küsten hat, die durch das obenbezeichnete Eisenbahnnetz und dessen Verbindung mit den schiffbaren Strömen

Digitized by Google

und Flüssen für den Handelsverkehr von Deutschland viel zugänglicher wie bisher gemacht, oder eigentlich jetzt erst ganz werden eröffnet werden. *Ostfriesland* ist wegen seiner bedeutenden Strom- und Seeschiffahrt und seiner Handelsmarine, seiner thätigen Schiffsbauerei, seines Handelsverkehrs und aller dazu erforderlichen Anlagen und Anstalten, so wie wegen seines fruchtbaren Bodens, seiner guten Cultur und seiner Erzeugnisse für die westlichen Theile von *Hannover* und *Preufsen* von wesentlicher Bedeutung; eben wie es gegenseitig *Rheinland-Westphalen* für die Länder an der *Nordseeküste* ist. Dies haben auch die Staaten schon durch den 30ten Artikel der Wiener Congrefs-Acte vom 9ten Juni 1815 anerkannt, indem dort die Schiffbarmachung der *Ems* von *Ostfriesland* bis zur *Preufsisch-Hannöverschen* Grenze bei der Stadt *Rheina* stipulirt, die gegenseitige freie Schiffahrt, nebst steuerfreien Niederlagen der Waaren, mit gleichen Pflichten und Rechten, vorbehalten ist, und in Folge dessen in den folgenden 12 Jahren die Ems, auf etwa 22 Meilen lang, mit einem Kosten-Aufwande von etwa 1½ Millionen Thaler auf Hannöverschem Gebiete schiffbar gemacht wurde. Auf *Preufsischem* Gebiete wird dieser Flufs von der Stadt *Rheina* bis zum Orte *Greven*, 2 Meilen von *Münster*, in Folge des zwischen Preufsen und Hannover am 13ten März 1843 zu Berlin abgeschlossenen Staats-Vertrages, so eben jetzt auf 8 bis 9 Meilen lang schiffbar gemacht, und von *Greven* bis *Münster* wird eine zwei Meilen lange Chaussée gebaut; welches Alles vertragsmäfsig im Jahre 1848 vollendet sein soll. Die Kosten der Schiffbarmachung der *Ems* auf *Preufsischem* Gebiete sind uns nicht bekannt, können aber etwa ¾ bis 1 Million Thaler betragen.

Es folgt hieraus, dafs die Wasserstrafse von *Emden* bis *Münster* und bis zur *Lippe* für beide Staaten von grofsem Belang sein mufs; denn sonst würden dazu die bedeutenden Baukosten von 2½ Millionen Thaler aus den Staatscassen nicht hergegeben worden sein. Aus eben diesem Grunde ist aber nun auch eine ununterbrochene Eisenbahn von *Emden* über *Leer*, *Meppen*, *Lingen*, *Rheina*, *Münster* bis *Hamm*, nach der *Lippe* und der *Rheinweserbahn* wichtig und wird für den Handelsverkehr noch weit wirksamer sein als eine *Wasserstrafse* allein, die jedoch in vieler Hinsicht ebenfalls nützlich und nicht zu entbehren ist.

Ostfriesland besitzt in seinem Innern die für Strom- und Seeschiffe fahrbare *Ems*, als Hauptstrom. Die in dieselbe einmündenden Nebenflüsse sind: an der westlichen oder Holländischen Grenze, die *Aa*, welche sich durch den *Dollart* an der Holländischen Landspitze *Rheide*, *Emden* gegenüber, in die

Digitized by Google

Ems ergiefst; dann die *Leda*, welche etwa ⅛ Meile unterhalb der *Leer* bei der alten Festung *Leerort* in die *Ems* mündet.

Zur Bezeichnung des Laufs der *Ems*, soweit sie schiffbar ist, wollen wir die Namen der hauptsächlichsten Örter an ihren beiderseitigen Ufern, wo Handel und Schiffahrt getrieben wird, nennen.

Die *Ems* mündet zwischen der Ostfriesischen Insel *Borkum*, wo ein Leuchtthurm ist, und der Insel *Juist*, unter dem Namen der *Oster-Ems*, mit einem Arme, und mit dem zweiten Arme oder der *Wester-Ems* zwischen den Inseln Borkum und der Holländischen Insel *Rottum* in die Nordsee. Stromauf gerechnet berührt die *Ems* am linken Ufer die Holländische Festung *Delfzyhl*, wo ein Seehafen und eine Binnencanalfahrt nach *Gröningen*, tägliche Dampfschiffahrt zwischen *Leer* und *Emden*, und der Endpunct derjenigen Holländischen Eisenbahn ist, welche von *Arnheim* über *Zütphen*, *Deventer*, *Zwolle*, *Meppel*, *Assen* und *Gröningen* auf Holländischem Gebiete unter dem Namen der *Rhein-Ysselbahn* beschlossen ist und von welcher wir in §. 5. gesprochen haben, bemerkend dort die grofsen Schwierigkeiten, welche eine etwa 1 Meile lange Brücke bei *Delfzyhl* über die *Ems* haben würde.

Von *Delfzyhl* stromaufwärts fliefst die *Ems* vor dem Fahrwasser oder dem etwa 1 Meile langen Canale der Seehandelstadt *Emden* her; welcher Canal, nebst Seeschleuse und Hafen, von *Emden* bis zur *Ems* durch die Insel *Nesserland* so eben für etwa 250 000 Thlr. neu angelegt und in den nächsten beiden Jahren vollendet sein wird. Die Stadt *Emden* ist in Ostfriesland der Anfangs- oder Endpunct der Hannöverschen *West-Eisenbahn*, die über *Leer*, *Meppen*, *Lingen*, *Rheina*, *Münster* bis *Hamm*, und von *Lingen* über *Osnabrück* nach *Preufsisch-Minden* projectirt ist. *Emden* gegenüber liegt am linken Ufer der *Ems* der *Dollart*, etwa 1½ Quadratmeilen grofs, durch welchen der *Aastrom* in die Ems mündet. Er ist auf etwa 2½ Meilen lang bis zum *Staatersyhle* unweit *Neuschanz* für Seeschiffe von 60 bis 70 Lasten fahrbar.

Von *Emden* aufwärts berührt die *Ems* an ihren beiden Ufern die Örter *Petkum*, *Ditzum*, *Oldersum*, *Hatzum*, *Jemgum* und *Soltborg*, wo zwar Strom- und Seeschiffe einlaufen, aber kein bedeutender Handel getrieben wird. Die Seehandelstadt *Leer* aber, an der Mündung der *Leda* in die *Ems*, hat, in gleichem Maafse wie *Emden*, Strom-, See- und Dampfschiffahrt und einen bedeutenden Grofs- und Speditionshandel, sowohl see- als landwärts. Sie wird von der Westbahnlinie berührt werden, und auch die von *Gröningen*

Digitized by Google

über *Winscholen* und *Neuschanz* projectirte Holländische Eisenbahn wird durch *Leer* über *Oldenburg* nach *Bremen* gehen. Bis *Leer* reicht die Seeschiffahrt für grofse Seeschiffe von 120 und mehren Lasten, auf etwa 9 Meilen Stromlänge, von der Insel Borkum in der Nordsee an.

Von *Leer* stromauf berührt die *Ems* die Handelsorte *Weener, Halte* und *Papenburg*. Bis zu diesen letzten Orten fahren Seeschiffe von etwa 75 Lasten, 12 Meilen weit hinauf, von *Borkum*. Dann beginnt die Stromschiffahrt für Flufsschiffe von 10 bis 15 Lasten. Sie erstreckt sich über *Meppen, Lingen* und *Rheina*, bis *Greven*, unweit *Münster*. *Papenburg* hat eine bedeutende Schiffahrt und Schiffbauerei von Strom- und Seeschiffen, und wird von der *West-Eisenbahn* durchschnitten werden. Weiter stromauf liegt das Dorf *Haaren*, wo die Stromfahrzeuge, die sogenannten *Münsterschen Pünten*, welche von *Leer* bis *Greven* die *Ems* befahren, erbaut werden und zu Hause sind. Oberhalb *Haaren* liegt, am rechten Ufer der *Ems* und an der Einmündung der *Haase* in dieselbe, die Stadt *Meppen*, welche Schiffahrt und Handel treibt, und von der *West-Eisenbahn* berührt werden wird. Die bei *Meppen* in die Ems einmündende *Haase* ist stromaufwärts bis *Haselünne* und *Herzlacke* für Stromschiffe bis zu 10 Lasten, bei günstigem Wasserstande auf etwa 3 Meilen lang, fahrbar. Von *Meppen* bis *Lingen*, und 1 Meile weiter, wird der in den Jahren 1820 bis 1825 neu angelegte *Emscanal*, von etwa 3½ Meilen lang, statt der *Ems*, von Stromschiffen befahren. Die Stadt *Lingen* wird von diesem *Emscanal*, eben wie von der *Ems* selbst, berührt. Von *Lingen* wird die Hannöversche *Westbahn* theils über *Rheina, Münster* und *Hamm* nach der *Lippe* und der Rheinweserbahn, theils über *Freren, Osnabrück* und *Preufs. Minden* nach der *Weser* und der *Rhein-Weserbahn*, und ferner von *Minden* über *Bückeburg, Stadthagen, Wunstorf* nach *Hannover* gehen. Aufserdem wird auch die von *Zwolle* über *Raalte, Almelo, Ootmarsum* und *Nordhorn* projectirte *Holländische* Bahn in *Lingen* mit der Hannöverschen Westbahn zusammentreffen; so dafs *Lingen* der Centralpunct für beide Bahnen wird.

Von *Lingen* stromauf geht die *Ems* und der *Emscanal* bis *Hanekenfähre*, 1 Meile von *Lingen*, wo der *Emscanal* wieder in die *Ems* mündet und nun *diese* wieder befahren wird. Bei *Hanekenfähre* wird die *West-Eisenbahn*, auf einer Brücke vom rechten zum linken *Emsufer* hinüber, nach der Stadt *Rheina* gehen. Von *Rheina* stromauf berührt die *Ems* das Dorf *Mesum*, wo der Münstersche Canal, dem Projecte zufolge, von *Maxhafen* ab in die

Digitized by Google

Ems einmünden soll. Ferner bis zum Orte *Greven*, bis wohin von *Rheina* an die *Ems* auf Preufsischem Gebiete, dem Staatsvertrage vom 18ten März 1843 gemäfs, schiffbar gemacht wird, und woselbst dann ihre Fahrbarkeit auch für kleinere Stromfahrzeuge von 10 bis 15 Lasten aufhört. Von *Halte* und *Papenburg* bis *Greven* wird die fahrbare Stromstrecke der *Ems* künftig etwa 30 Meilen lang sein. Nimmt man dazu die für Seeschiffe fahrbare Länge von der Insel *Borkum* bis *Halte* und *Papenburg*, von 12 Meilen, so beträgt die ganze schiffbare Stromlänge der *Ems*, von ihrer Ausmündung ins Meer bei *Borkum* bis *Greven*, 2 Meilen unterhalb *Münster*, etwa 42 Meilen.

Da nun der von *Greven* über *Münster* und *Drensteinfurt* bis *Hamm* in den Jahren 1817 und 1818 projectirte Verbindungscanal der *Ems* und *Lippe* wahrscheinlich wohl nicht ausgeführt und also keine ununterbrochene Wasserstrafse zwischen *Ems* und *Lippe* hergestellt werden wird, sondern statt des Canals eine Eisenbahn von *Münster* bis *Hamm* projectirt, genehmigt und auch schon in der Ausführung begriffen ist, so wird es auch in vieler Hinsicht vortheilhaft, erfolgreich und nöthig sein, diese Eisenbahn von *Münster* nach *Rheina* und bis zur Hannöverschen Grenze fortzuführen und so eine *ununterbrochene* Eisenbahn von der Rhein-Weser Bahn, bei *Hamm*, bis *Emden* herzustellen; wobei jedoch die Schiffbarmachung der *Ems* von *Rheina* bis *Greven*, so wie die Chaussée von dort bis *Münster*, immer nützlich und nöthig bleibt. Diese Anlagen machen dann die Schiffbarmachung des alten *Münsterschen Canals*, von *Münster* bis *Maxhafen*, und dessen Verlängerung bis zum Dorfe *Mesum* und der *Ems* bei *Rheina* überflüssig, da eine so nahe, dritte Parallele mit der *Ems* und der Eisenbahn, schwerlich rentabel sein würde. Wenn die Schiffbarmachung der *Ems*, zufolge des obenerwähnten Staatsvertrages vom 13. März 1843, bis 1848 wirklich ausgeführt wird, so wird die Actiengesellschaft, welcher der *alte Münstersche Canal* vom Staate zur Schiffbarmachung unentgeltlich überlassen worden sein soll (wie es öffentliche Blätter aus Westphalen melden), schwerlich ihre Rechnung dabei finden.

Die weitere Beschreibung des Laufs der *Ems*, von *Greven* über *Telgte*, *Warendorf*, *Rheda*, *Rittberg*, bis zu ihren Quellen am *Stapellager Berge*, übergehen wir, weil diese Stromstrecke nicht schiffbar, sondern höchstens flösbar für Eichenbauholz, von *Rheda* herab bis *Greven* und *Rheina* ist, wo die einzelnen Baumstämme in gröfseren Flöfsen verbunden und so nach *Ostfriesland* und *Holland* zum Wasser- und Schiffbau versandt werden. Wir fügen nur noch diejenigen nothwendigen Bemerkungen über die in die *Ems* in *Ostfries-*

Digitized by Google

land einmündenden *Nebenflüsse* hinzu, welche Schiffs- und Handelsverkehr haben, und die mit der Hannöverschen *Westbahn*, so wie mit den projectirten Eisenbahnen und den Flüssen der Nachbarstaaten in unmittelbarer Verbindung stehen.

Die *Leda* ist für die See- und Stromschiffahrt *Ostfrieslands* nach Aufsen und Innen, namentlich für die Seehandelsstadt *Leer*, der wichtigste Nebenflufs. Sie berührt unmittelbar diese Stadt, und mündet nicht weit unterhalb derselben in die *Ems*. Die *Leda* wird aus zwei verschiedenen Armen gebildet: aus der *Jümme* oder *Aper-Ems*, und der *Leda* oder *Sater-Ems*, welche beide im Grofsherzogthume *Oldenburg* durch den Zusammenflufs vieler kleiner Bäche, Fehncanäle, Landseen u. s. w. entstehen.

Die *Jümme* berührt im *Oldenburgschen* unter andern Örtern auch *Ape*, wo ihre Schiffbarkeit für Flufsschiffe von 10 bis 20 Lasten anfängt; ferner die Dörfer *Hengstforde*, *Boket* und *Holtgaste*, tritt hier in Ostfriesland unter dem Namen des *Apertief* ein; berührt das Dorf *Detern*, nimmt daselbst die *Basseler Ems* auf, fliefst dann unter dem Namen der *Jümme* bei *Stickhausen* vorbei, wo eine Zugbrücke für die Schiffahrt und Landpassage ist, vereinigt sich bei der *Wiltshauser* Fähre mit der aus dem Oldenburgschen kommenden *Sater-Ems* oder *Leda*, und beide zusammen fliefsen nun, unter dem Namen *Leda*, beim Orte *Loga* vorbei, nach der Stadt *Leer*, wo sie, etwa ¼ Meile unterhalb, bei *Leerort* in die *Ems* münden.

Die *Sater-Ems* bildet sich ebenfalls im *Oldenburgschen* aus mehreren kleinen Zusammenflüssen, berührt den Ort *Ellerbrock*, bis wohin sie für Boote von 1 bis 2 Lasten fahrbar ist: ferner *Scharrel*, *Ramsloh*, *Utende* und *Bokelesch*, bis wohin Fahrzeuge von etwa 10 Lasten gelangen können, tritt bei *Rinzeldorf* in *Ostfriesland* ein, berührt *Potshausen*, wo eine Zugbrücke ist, und vereinigt sich bei *Wiltshausen* mit der *Jümme*; wie oben bemerkt.

Auf beiden Flüssen wird zwischen der Stadt *Leer* und dem *Oldenburgschen* ein bedeutender Handel mit Landesproducten aller Art, besonders Korn, Käse, Butter, Torf, Eichenbauholz, so wie mit Fabricaten und Kaufwaaren aller Art getrieben. Bei *Leer* fängt die grofse Strom- und Seeschiffahrt von und nach dem Meere, so wie auf der *Ober-Ems*, von und nach Westphalen u. s. w. an.

Die Stadt *Leer* hat unmittelbar an ihren Ufern einen guten Stromhafen für 50 und mehre *See*schiffe, die daselbst überwintern können und die 10 bis 12 Fufs tief gehen und bis zu 120 Lasten von 40 Centnern tragen. Auch hat

Digitized by Google

die Stadt Schiffbauerei und, mit *Delfzyhl* gemeinschaftlich, ein eisernes Dampfboot von 25 Pferdekraft, welches regelmäfsig täglich Fahrten nach *Emden*, *Delfzyhl*, oder nach *Weener*, *Papenburg* und *Halte*, zuweilen auch nach der Bade-Insel *Norderney* macht, und für den Personen-Verkehr bestimmt ist. Die Stadt *Leer* hat einen eben so grofsen und zuweilen noch gröfsern jährlichen Schiffsverkehr als *Emden*, und einen bedeutenden Speditionshandel von und nach *Rheinland-Westphalen*, auf der *Ems*, über *Lingen*, *Rheina*, *Münster*, *Hamm* u. s. w. *Leer* ist also, mit *Emden*, eine der wichtigsten Seehandelsstädte von *Ostfriesland*, und wird es noch mehr werden, wenn sie erst von der West-Eisenbahn unmittelbar berührt wird.

Ehe wir die Bemerkungen über die *Leda* schliefsen, erwähnen wir noch des Projects einer Canalverbindung der schiffbaren *Hunte*, von der Hauptstadt *Oldenburg* bis zur *Jümme*, an der Ostfriesischen Grenze, zwischen *Holtgaste* und *Detern*. Dies Project wurde schon vor 35 Jahren unter Französischer Herrschaft erwogen, blieb aber bis jetzt ruhen, ist jedoch im Jahre 1817 von mir in meiner Schrift „Der Deutsche Handelscanal" wieder öffentlich in Erinnerung gebracht worden. Im December 1844 meldeten öffentliche Blätter aus *Oldenburg*, dafs nach dem Vorschlage des Grofsherzoglichen Obrist Herrn *Moste*, der *Hunte*flufs von der Stadt *Oldenburg*, stromab bis zur Einmündung in die *Weser* bei *Elsfleth*, untersucht, für die Schiffahrt verbessert und aufserdem mittels eines Schiffahrts-Canals mit der *Ems* in *Ostfriesland* verbunden werden solle. Ferner wurde damals aus *Oldenburg* öffentlich gemeldet, dafs daselbst eine Dampfschiffahrtsgesellschaft zusammengetreten sei, welche Dampfboote anschaffen wolle, um damit die *Hunte* und *Weser* zu befahren; wozu Ende 1844 schon 276 Actien jede von 100 Thalern gezeichnet, auch von der dortigen Staatsregierung 100 Actien zum Betrage von 10 000 Thaler übernommen worden seien, aufserdem aber das Unternehmen von der Regierung dadurch befördert werde, dafs der Actiengesellschaft ein ausschliefsliches Privilegium auf 10 Jahre und Befreiung von allen Schiffahrts- und Hafensteuern für die Dampfschiffe, auf 5 Jahre verliehen worden sei. In den Jahren 1845 und 1846 sind auch für die *Hunte* und *Weser* einige Dampfboote dort angeschafft und mit gutem Erfolge in Dienst gestellt worden; es wird daher die Verbesserung des Strombettes der *Hunte*, von *Oldenburg* bis *Elsfleth*, wahrscheinlich ausgeführt worden sein. Die Ausführung des schiffbaren Verbindungscanals der *Hunte* und *Ems* ruht aber bis jetzt noch. Die Möglichkeit der Ausführung desselben ist in dem dortigen ebenen und wasserreichen Boden

Digitized by Google

technisch nicht zu bezweifeln. Für die innere Schiffahrt zwischen der *Weser, Hunte* und *Ems* würde dieser Canal sehr nützlich und auch für den Personenverkehr sehr brauchbar sein, wenn er so eingerichtet würde, dafs er nicht blofs mit Segelschiffen, zum Waarentransporte, sondern auch mit eisernen Dampfbooten, die nur 12 bis 15 Zoll tief gehen, 15 Fufs breit, 60 bis 70 Fufs lang sind und etwa 20 Pferdekraft haben, für den täglichen regelmäfsigen Personenverkehr zwischen *Oldenburg* und *Leer* befahren werden könnte; was den Ertrag und die Rentabilität dieser Anlage sehr vermehren würde. Vielleicht würde in diesem Fall die projectirte Eisenbahn der Holländer, von *Leer* nach *Oldenburg* und *Bremen*, weniger und vielleicht gar nicht nöthig sein, und der kaum halb so theure Canal würde vorgezogen werden, da von *Leer* nach *Oldenburg, Bremen, Nienburg* und *Hannover* sehr gut gebaute und ununterbrochen fortlaufende Chausséen für den Landtransport, Postenlauf u. s. w. vorhanden sind, die, in Verbindung mit einer schnellen und regelmäfsigen Dampfschiffahrt, vielleicht dem Bedürfnisse genügen würden.

Die hier bezeichnete Flufs- und Canalschiffahrt steht in Verbindung, sowohl mit der *Hannöverschen Westbahn* bei *Leer*, als mit dem im *Oldenburgschen* projectirten Eisenbahnnetze, welches die *Hunte* bei der Hauptstadt *Oldenburg* unmittelbar berührt, oder vielmehr von derselben, als Centralpunct aus, nach mehreren Richtungen auf *Elsfleth, Brake, Varel, Leer, Emden, Osnabrück, Minden, Münster* u. s. w. sich erstrecken soll; wie es in §. 6. beschrieben ist. Deshalb haben wir hier der Canalverbindung zwischen der *Hunte* und *Ems* erwähnt, und Zeit und Erfahrung werden lehren, ob diese *Flufs*-Verbindung, oder eine *Eisenbahn*, zwischen *Leer* und *Oldenburg* zu Stande kommt.

Im übrigen beziehen wir uns hinsichtlich der Verbindung des *Oldenburgschen* Bahnnetzes mit der *Hannöverschen Westbahn* zwischen *Lingen* und *Osnabrück* auf die in §. 6. darüber geäufserte Ansicht.

Ganz ohne Eisenbahnen kann und wird das Grofsherzogthum *Oldenburg*, ebenso wenig wie *Ostfriesland*, für immer nicht bleiben, da es, als Strom- und Nordseeküsten-Staat zwischen *Weser, Jade* und *Ems*, mit einer Fläche von 116 Quadratmeilen und 266 000 Bewohner, mit einer Handelsmarine von 171 Seeschiffen von 8604 Lasten Tragfähigkeit, also mit einem bedeutenden Schiffahrts- und Handelsverkehr zur See und zu Lande, und bei seinen vielen guten Natur-Erzeugnissen, kein unbedeutender Theil der bis jetzt noch eisenbahnlosen Länder des nordwestlichen Deutschlands zwischen *Weser*,

Digitized by Google

Lippe, Rhein, Ems und der *Nordsee* ist, und gleiche verhältnifsmäfsige Bedürfnisse, Rechte und Kräfte hat, wie die übrigen Ländertheile, sich an das grofse Eisenbahnnetz Deutschlands anzuschliefsen; was es denn auch wohl eben wie seine Nachbaren thun wird.

§. 9.

III. *Der Rhein mit seinen Nebenflüssen.*

Der *Rhein* ist unter den schiffbaren Strömen Deutschlands eine der wichtigsten Wasserstrafsen für Schiffahrt und Handel. Er ist innerhalb der Deutschen Grenzen, von *Basel* bis zu seinem Eintritt in *Holland* unterhalb *Emmerich*, auf etwa 100 Deutsche Meilen lang für Dampfschiffe regelmäfsig fahrbar. Seine ganze Länge, vom *Bodensee* bis zu seiner Mündung in die *Nordsee*, beträgt 190 Meilen. Die Uferstaaten sind: die *Schweiz*, *Frankreich*, *Baden*, *Baiern*, *Würtemberg*, *Nassau*, *Hessen*, *Preufsen* und *Holland*.

Die schiffbaren Nebenflüsse, welche in den *Rhein* an seinen beiden Ufern einmünden, und welche fast alle ebenfalls Dampfschiffahrt haben, sind:

a.	Die *Mosel*, von *Trier* bis *Koblenz*	40	Meilen	lang.
b.	Der *Main*, von *Bamberg* bis *Mainz*	50	–	–
c.	Der *Nekar*, von *Heilbronn* bis *Mannheim*	15	–	–
d.	Die *Ruhr*, von *Witten* bis *Ruhrort*	10	–	–
e.	Die *Lippe*, von *Lippstadt* bis *Wesel*	15	–	–
	Die Dampfschiffahrtslänge der *Nebenflüsse* des *Rheins* beträgt also zusammen	130	Meilen.	

Unter den Nebenflüssen des *Rheins* gedenken wir hier insbesondere der *Lippe*, die zwar nicht, wie die *Weser*, die *Ems* und der *Rhein*, zu den Hauptströmen des nordwestlichen Deutschlands gehört, aber als schiffbarer Flufs *Westphalens*, gemeinschaftlich mit der *Rhein-Weser* Bahn, die südliche Grenze von *Preufs. Minden* bis *Duisburg* und *Wesel* desjenigen Länderabschnitts bildet, von dessen Eisenbahnnetzen die vorliegende Schrift handelt.

Die *Lippe* entspringt bei der Stadt *Lippspringe* im Bisthume *Paderborn*, berührt die Stadt *Neuhaus*, unweit *Paderborn*, fliefst von da nach *Lippstadt*, wo sie anfängt für Flufsschiffe schiffbar zu werden und wo die von *Cassel* über *Paderborn* durch *Kurhessen* projectirte Eisenbahn in die *Rhein-Weser* Bahn einmünden wird. Von *Lippstadt* fliefst die *Lippe* nach *Hamm*, wo sie mit der *Rhein-Weser* und *Münster-Hammer* Eisenbahn zusammentrifft. Von *Hamm* geht sie ferner nach *Lünen*, *Dahl*, *Fork*, *Asen*,

Digitized by Google

Haltern und *Dorsten* nach *Wesel*, wo sie in den *Rhein* mündet. Die Länge der schiffbaren Stromstrecke, von *Lippstadt* bis *Wesel*, ist etwa 15 Meilen.

Die *Lippe* wurde in den Jahren 1818 bis 1830 mit einem Kosten-Aufwande von etwa 345 000 Thalern von *Lippstadt* bis *Wesel* regulirt. Ihre Schiffbarkeit wurde dadurch bedeutend verbessert und sie wurde für Stromschiffe von 30 und mehreren Lasten fahrbarer gemacht, als sie es bis dahin war. Es war auch schon damals der Plan des verstorbenen Oberpräsidenten Herrn *von Vinke*, die *Lippe* und *Ems* von *Hamm* nach *Münster* u. s. w. mittels eines Canals zu verbinden, weil man damals die im Jahre 1830 in England zur Probe erbauten Eisenbahnen mit Dampfwagen, und deren Erfolg, in Deutschland noch nicht kannte.

Die *Lippe*, so wie auch die bei *Ruhrort* in den *Rhein* einmündende *Ruhr*, sind wegen des sehr bedeutenden Handels- und Schiffahrtsverkehrs mit einheimischen Boden-Erzeugnissen und Fabricaten aller Art, desgleichen mit Colonialwaaren, nicht allein für *Rheinland-Westphalen*, sondern auch für das ganze nordwestliche Deutschland, zwischen *Ems*, *Weser* und *Nordsee*, höchst bedeutende Flüsse, und werden es bald noch mehr werden, wenn erst das ganze Eisenbahnnetz in den westlichen Theilen von *Preußen* und *Hannover* vollendet sein wird. Eine ausführlichere Beschreibung des Handels- und Schiffahrtsverkehrs der *Lippe* etc. können wir hier der Kürze wegen nicht geben, sondern beziehen uns auf Dasjenige, was wir in dieser Beziehung vom *Rheine* und dessen Armen und Nebenflüssen in §§. 8 — 12. der oben erwähnten Schrift: „Der *Rhein*, die *Lippe* und *Ems*, und deren künftige Verbindung" mitgetheilt haben. Hier genüge es, die Verbindung der *Lippe* mit dem Eisenbahnnetze der westlichen Theile von *Preußen* und *Hannover* berührt zu haben.

Zur Bezeichnung des Laufs des *Rheins*, seiner Hauptrichtung nach, wollen wir einige Hauptörter nennen, wo bedeutender Handel und Schiffahrt getrieben wird, und deren mehre mit den bereits eröffneten, oder in Arbeit begriffenen Eisenbahnen verbunden sind. Nemlich: *Basel*, *Strasburg*, an der Mündung der *Ill* und der Eisenbahn nach *Paris*, *Kehl*, *Rastadt*, an der *Badens*chen Eisenbahn, *Leopoldshaven*, *Speier*, *Ludwigshafen*, *Mannheim*, an der *Neckar*mündung, *Worms*, *Mainz*, an der *Main*mündung, *Biberich*, an der *Taunus*bahn, *Rüdesheim*, *Asmannshausen*, *St. Goar*, *Boppart*, *Ober-Lahnstein*, an der *Lahn*mündung, *Coblenz*, an der *Mosel*mündung, *Bonn*, *Cöln*, an der *Rhein-Weser* Bahn, *Mühlheim*, *Düsseldorf*, *Duisburg*, an der *Rhein-Weser* Bahn, *Ruhrort*, an der *Ruhr*mündung, *Wesel*, an der *Lippe*-

Digitized by Google

mündung, *Xanten, Rees, Emmerich,* am Anschlufs der Eisenbahn nach *Arnheim, Lobith,* am Eintritt des *Rheins* in *Holland.* Bei *Schenkenschanz* scheidet der Strom sich in *Waal* und *Rhein.* Die *Waal* berührt in *Holland* die Städte *Nymwegen, Thiel, Dreumel,* wo sich die *Maas* mit der *Waal* vereinigt; ferner *Bommel, Gorkum, Dordrecht, Rotterdam* und die Mündung der *Maas* in die Nordsee. Der *Rhein* oder *Leck,* welcher bei *Schenkenschanz,* unter dem Namen des *Pannerdens*chen Canals, von der *Waal* sich trennt und nach *Arnheim* fliefst, wo sich die *Yssel* mit dem *Rheine* verbindet, berührt *Huissen, Arnheim,* an der *Amsterdamer* und der *Rhein-Yssel* Bahn, ferner *Wyk* bei *Deurstede, Vianen, Schoonhoven* am *Leck,* und *Dreumel,* wo der *Leck* sich mit der nach *Rotterdam* u. s. w. fliefsenden *Maas* vereinigt. An der schiffbaren *Yssel* sind noch, von *Arnheim* stromab, die Haupt-Örter *Doesburg, Zütphen,* am Übergange der *Rhein-Yssel* Bahn vom linken auf das rechte Ufer, *Deventer, Zwolle* und *Kampen* zu nennen, unterhalb welcher Stadt die *Yssel* in die *Südersee* einmündet, und bis wohin die *Rhein-Yssel* Bahn, dem Projecte nach, verlängert werden soll.

Diese kurze Bezeichnung des Laufs des *Rheins* und seiner Neben-Arme und Flüsse wird genügen, um mit Hülfe einer Eisenbahn- und Strom-Carte ein allgemeines Bild von dem Zusammenhange dieser Ströme mit dem Eisenbahnnetze des nordwestlichen Deutschlands unter sich und den angrenzenden Staaten, und besonders von dem grofsen Bereiche, Umfange und erfolgreichen Einflusse zu geben, den dieses grofse Eisenbahn- und Stromnetz auf die darin liegenden und dabei betheiligten Staaten haben wird, sobald es vollständig und zweckmäfsig vollendet sein wird; was man innerhalb 10 Jahren für möglich hält. Wenn dann nicht etwa ein *eisernes* Zeitalter anderer Art, als das der *eisernen* Schienenwege, *eisernen* Brücken und *eisernen* Dampfboote eintritt, so wird es Deutschland wohler ergehen.

Über den Handels- und Dampfschiffahrts-Verkehr auf dem *Rhein* und dessen Nebenflüssen bemerken wir kürzlich Folgendes.

Im Jahre 1842 bestand der Verkehr auf dem *Rhein* an Ladungen:

Stromauf in	7 125 507	Centnern,
Stromab in	7 370 708	–
Zusammen in	14 496 215	Centnern,
oder in runder Zahl in	14½	Millionen Centnern,
und, nach Lasten von 40 Centnern, in	362 500	Lasten.

Digitized by Google

Der Rheinzoll wurde nur von $3\frac{1}{10}$ Millionen Centnern erhoben; die übrigen waren zollfrei.

Der Dampfschiffe, welche Anfangs 1845 den *Rhein* von *Basel* bis *Rotterdam*, so wie die Nebenflüsse befuhren, waren etwa 80, von etwa 5700 Pferden Kraft. Diese Zahlen verändern sich durch Ab- und Zugang jährlich, und nehmen in der Regel zu; sind also *jetzt* etwas gröfser, oder kleiner. Die *See*dampfschiffe, welche in *Holland* von und nach den Seehäfen und Strommündungen fahren, sind unter den obigen nicht mitbegriffen. Die Niederländer besafsen damals zu den Binnenfahrten auf dem *Rheine* und deren Neben-Armen 48 Fahrzeuge, zusammen von 2500 Pferden Kraft, und 23 Seedampfboote von und nach Seehäfen, von etwa 3000 Pferden Kraft, also im Ganzen 71 Dampfer von 5500 Pferden Kraft. Das Dampfschiffbuch des Herrn *von Reden* enthält darüber Näheres.

§. 10.

Bemerkungen über den Handels-, Schiffs- und Rhedereiverkehr von Ostfriesland.

Ostfrieslands Handels- und Schiffahrtsverkehr zur See, mit den Europäischen Küstenstaaten, so wie mit mehreren überseeischen Staaten, mit eigenen Landesproducten und auswärtigen Handels-Artikeln aller Art, findet man in den jährlich erscheinenden officiellen Bekanntmachungen der Behörden, so wie in den über diesen Gegenstand vom Verfasser veröffentlichten Schriften angegeben. Wir beschränken uns hier nur auf möglichst wenige Bemerkungen, für diejenigen Leser, die jene Bekanntmachungen und Schriften nicht besitzen, und nur insofern sie in naher Beziehung zu dem Hannöverisch-Preufsischen Eisenbahnnetz in den westlichen Theilen beider Staaten zwischen *Weser, Lippe, Rhein, Ems* und *Nordsee* stehen. Hier ist *Ostfriesland* durch seine schiffbaren Ströme und Flüsse, durch seine Strom- und Seehäfen an der *Ems* und *Nordsee*küste, und durch seine bedeutende Handelsflotte von Wichtigkeit, indem nach Ausführung des in Rede stehenden Eisenbahnnetzes der gröfste Theil des Seehandels vom nordwestlichen Deutschland künftig durch die Nordseehäfen und Handelsplätze *Ostfrieslands*, von und nach den überseeischen Staaten und Welttheilen, auf kürzerem Wege als jetzt getrieben werden kann und wird.

Der Schiffsverkehr in den Häfen und Syhlen der *Nordsee* und *Ems*, in Ostfriesland, ist nach amtlichen Quellen folgender.

Digitized by Google

In den 6 Jahren von 1840 bis Ende 1845 liefen
im Durchschnitt ein . . . . . 2160 Schiffe von 38 766 Lasten.
Es liefen aus . . . . . 2419 - - 44 116 -

Die seefahrende Handelsflotte von *Ostfriesland* und *Papenburg* bestand Ende 1845 zusammen aus 500 eigenen Seeschiffen, von welchen auf *Ostfriesland* selbst 365 und auf *Papenburg* 135 Schiffe kamen. Die Gesammt-Tragfähigkeit dieser Handelsflotte war etwa 18 000 Lasten oder 720 000 Centner, die Last zu 4000 Pfd. oder etwa 40 Centnern gerechnet. Nimmt man den Werth eines neuen segelfertigen, von Eichenholz erbauten Seeschiffes im Durchschnitt zu 120 Thalern auf die Last an, so beträgt das Anlagecapital dieser 500 Seeschiffe etwa 2 Millionen Thaler. Aufser denselben hat *Ostfriesland* und *Papenburg* noch etwa 800 Canal-, Flufs-, Strom- und Wattschiffe zum innern Verkehr, die etwa 4000 Lasten laden und deren Werth in runder Zahl auf 250 000 Thaler anzunehmen ist. Die drei Heringsfischereigesellschaften in *Emden* besitzen jetzt noch 11 Heringshuisen und 1 Jagerschiff, mit welchen jährlich eine nicht unbedeutende Heringsfischerei im Meere getrieben wird. Seit 1843 ist in *Ostfriesland* auch die Dampfschiffahrt eingeführt. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Concordia zu *Emden* besitzt zwei Dampfboote, jedes von 25 Pferden Kraft, und die *Leer-Delfzyler* Gesellschaft ein Dampfboot von 25 Pferden Kraft, womit ein regelmäfsiger täglicher Personenverkehr zwischen *Leer, Emden, Delfzyl* und *Papenburg* unterhalten wird, wozu diese drei Dampfboote, zusammen von 75 Pferden Kraft, einstweilen und bis zur Eröffnung des projectirten West-Eisenbahnetzes genügen. Es werden aber für die Strom- und Seeschiffahrt, zum vermehrten Handels- und Personenverkehr, künftig mehre Dampfboote nöthig sein, wie in andern Seehandelsplätzen. Im August 1846 ist damit in *Ostfriesland* schon angefangen worden, indem man zwischen *Leer* und *London* eine regelmäfsige Schiffahrt mit 2 Schraubendampfschiffen, jedes von 175 Lasten, alle 10 Tage fahrend, für den Waaren- und Vieh-Transport eingerichtet hat.

Die Bemannung sämmtlicher *Ostfriesischen* und *Papenburger* Seeschiffe bestand im Jahre 1845 aus 3400 Seeleuten. Im Jahre 1845 wurden 284 neue Seepässe ausgegeben.

In den letzten 10 Jahren, von 1835 bis 1845, verunglückten im Meer 288 Seeschiffe und 353 Seeleute. Der Verlust an Schiffen wird durch den fortwährend thätigen Schiffbau ersetzt, indem z. B. im Jahre 1845 auf 45 Schiffzimmerwerften 24 neue Seeschiffe vollendet wurden und 20 andere im Bau

Digitized by Google

begriffen blieben, die, wenn es nothwendig gewesen wäre, auch noch segelfertig hätten gemacht werden können, so dafs zusammen 44 neue Seeschiffe in einem und demselben Jahre erbaut worden wären; wogegen der 10jährige Verlust durchschnittlich für ein Jahr nur etwa 29 Seeschiffe, mithin 15 Schiffe oder etwa Ein Drittheil weniger beträgt, als jährlich wirklich erbaut wurden, oder vollendet werden konnten, wenn es nöthig gewesen wäre. Statt eines Drittheils läfst sich in gewöhnlichen Baujahren, wie jetzt, auch die doppelte Zahl der im Meere verunglückten Schiffe ohne aufsergewöhnliche Anstrengung, wenn es nöthig, in *Ostfriesland* und *Papenburg* erbauen und in Dienst stellen. Also läfst sich in Zeit von 9 bis 10 Jahren die Zahl der Ostfriesischen Seeschiffe wenigstens verdoppeln und es lassen sich 1000 Seeschiffe, mit 36000 Lasten Tracht, für den Seedienst stellen, wenn es, wie vorauszusetzen, nach Eröffnung des neuen Eisenbahnnetzes nöthig sein sollte. Die westlichen Theile von Hannover und Preufsen werden daher nach Vollendung des Eisenbahnnetzes in *Ostfriesland* gewifs eine hinreichende Handelsflotte finden, welche allen Bedürfnissen und Anforderungen entspricht. Aufser obigen Seeschiffen wurden im Jahre 1845 in *Ostfriesland* und *Papenburg* 16 neue Flufs- und Wattschiffe erbaut und 6 derselben blieben im Ban begriffen.

Zur Sicherung gegen Seeschaden und gänzlichen Verlust an Schiffen giebt es in *Ostfriesland*, zu *Emden*, *Leer* und *Papenburg*, grofse Versicherungs-Vereine, und aufserdem mehre kleinere Schiffercompacte. Bei den Versicherungs-Vereinen zu *Emden*, *Leer* und *Papenburg* betrug im Jahre 1845 die Gesammtsumme aller Versicherungen 3 623 734 Gulden Holländisch oder 2 013 185 Thaler Pr.; welche Summe dem Bau- oder Capitalwerth von sämmtlichen 500 Seeschiffen, von 2 Millionen Thalern, gleich ist, sich aber auf diese letztern nicht allein, sondern gröfstentheils auch auf den Werth der Ladungen bezieht.

Auch für die Seeleute giebt es hier Lebensversicherungs-Anstalten, durch welche die Hinterbliebenen versorgt werden. Die Seeleute ersetzen sich durch ihre eigenen Nachkommen, welche in den Schiffahrtschulen zu *Emden* und *Papenburg* theoretisch und zur See practisch im Dienst unterrichtet werden.

Wir sahen vorhin, dafs die Handelsflotte *Ostfrieslands* aus 500 Seeschiffen von 18 000 Lasten Tragfähigkeit besteht. Öffentlichen Angaben nach besteht die seefähige Handelsflotte des Königreichs *Hannover*, auf der *Elbe*, *Weser* und *Ems*, zusammen in 737 Seeschiffen von 24 881 Lasten oder in runder Zahl von etwa 25 000 Lasten oder 1 Million Centnern. Zieht man davon den

Digitized by Google

§. 12.

Schlufs.

Die in der vorliegenden geschichtlichen Darstellung der neusten Zeit-Ergebnisse und Erfahrungen bei den Eisenbahnen entnommenen Thatsachen und daraus gefolgerten Gründe und Ansichten lassen keinen Zweifel, dafs das für die westlichen Provinzen der Königreiche ***Hannover*** und ***Preufsen*** zwischen ***Weser, Lippe, Rhein*** und ***Nordsee***, im Nordwestlichen Deutschland projectirte Eisenbahnsystem nicht allein für beide Staaten, sondern für ganz Deutschland ein nothwendiges, unentbehrliches und höchst erfolgreiches Mittel zur Emporhebung des Handels, der Schiffahrt und aller damit zusammenhangenden Erwerbs- und Nahrungsquellen des Deutschen Volks sein wird, welches das materielle staatsbürgerliche Wohlsein, und dadurch Frieden, Ruhe und Zufriedenheit nur befördern und stärken kann.

Für uns ist es erfreulich, aus den vorgetragenen Thatsachen folgern zu können, dafs das Königreich ***Hannover,*** als unmittelbarer Nordseeküstenstaat zwischen ***Elbe, Weser*** und ***Ems,*** durch seine für Schiffahrt und Handel günstige Lage, seine zweckmäfsigen Anlagen und Mittel, für die schnelle Emporhebung der Strom- und Seeschiffahrt und des innern und äufsern Welthandels ein ergänzender und höchst einflufsreicher Theil des ganzen Deutschlands sei, und stets bleiben werde, dessen thätige und weise Mitwirkung zum allgemeinen Wohlergehen Deutschlands denn auch dankbare Anerkennung verdient.

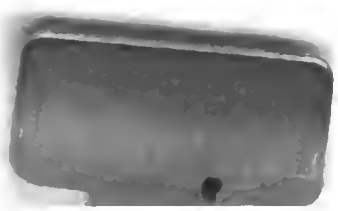
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google